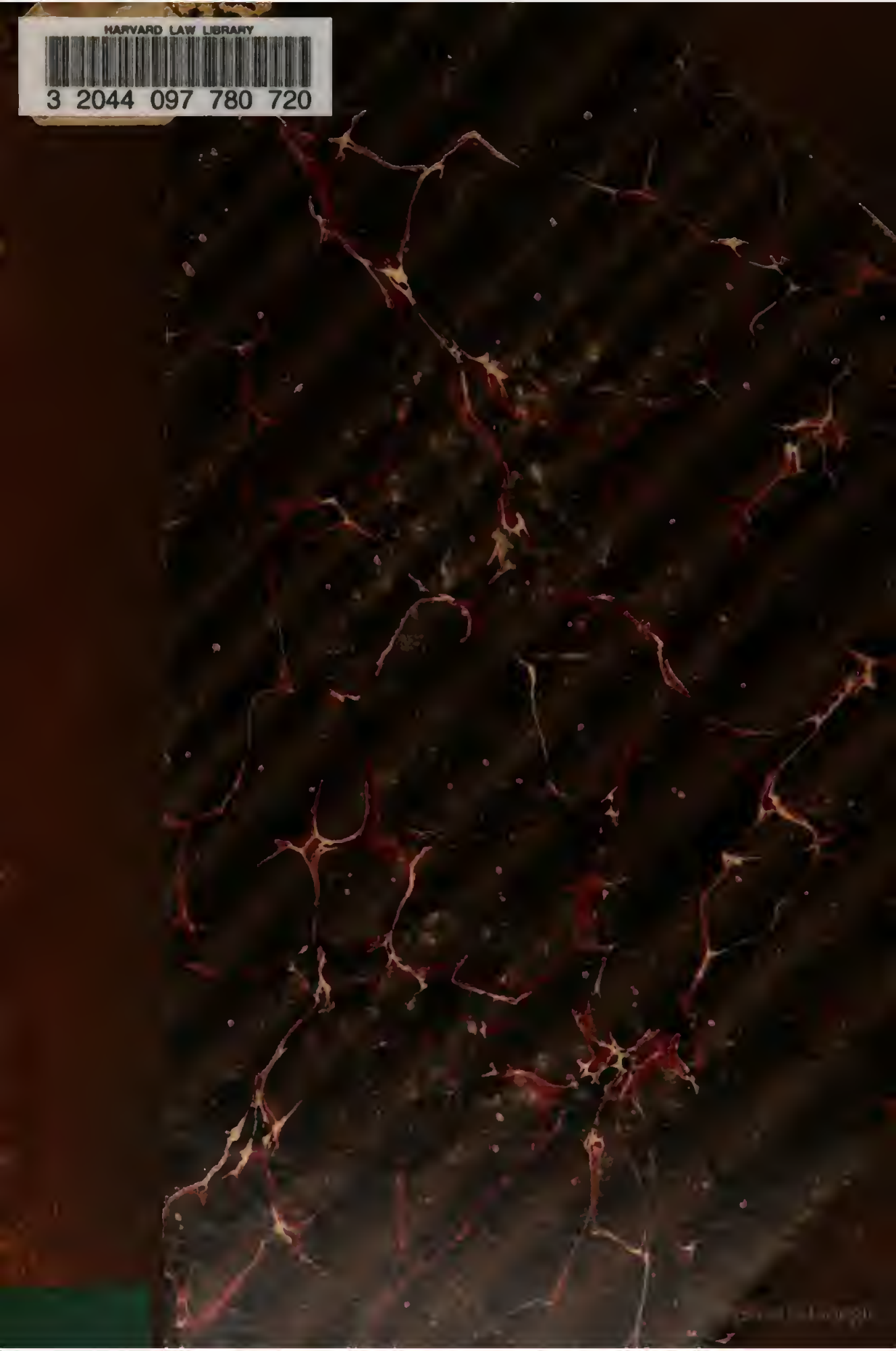
HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 780 720



1.00

Rd. Dec. 1909

HARVARD LAW LIBRARY

Received AUG 7 1909

AUSTRIA

Die Kodifikation

des

Automobilrechts.

Eine Studie

von

Dr. Fr. Meili

o. ö. Professor des internationalen Privatrechts an der Universität Zürich,
Membre de l'Institut de droit international.

Wien, 1907.

Manzsche k. u. k. Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung.

I., Kohlmarkt 20.

Das Recht der Übersetzung in andere Sprachen bleibt vorbehalten.

AUG 7 1908

Buchdruckerei der Manzschen k. u. k. Hof-Verlags- und Univ.-Buchhandlung in Wien.

Digitized by Google

Vorwort.

Die vorliegende Publikation enthält die erweiterte Wiedergabe eines Vortrages, den ich im Niederösterreichischen Gewerbevereine in Wien am 4. Jänner 1907 gehalten habe. Die Automobile erregten seit ihrem Auftreten im Verkehre mein lebhaftestes Interesse und ich beschäftigte mich schon wiederholt wissenschaftlich mit den Rechtsfragen, welche mit diesem bedeutenden modernsten Vehikel zusammenhängen. Gewiß kann nicht bestritten werden, daß bei der gesetzlichen Ordnung des Automobilrechtes kollidierende Interessen einander gegenübertreten. Allein man ist doch, wie mir scheint, auf Seite der Kämpfenden in einen sehr unnötigen Eifer hineingeraten und dadurch ist, wie so häufig, das richtige Urteil tief getrübt worden. Ich suchte, um der Wahrheit näher zu kommen, eine Mittellinie einzuschlagen. Vielleicht ist die Schrift, die ich hier publiziere, geeignet, die Wogen etwas zu glätten. Jedenfalls wird man mir die Anerkennung nicht versagen, daß ich mich redlich bemüht habe, ein rein objektives Urteil von der Sachlage zu gewinnen und darauf meine Ansichten zu stützen.

Wien, im Monat Jänner 1907.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung . . . . . 1—13

Erster Teil:

Die über die Beschaffenheit und Ausrüstung der Automobile bestehenden polizeirechtlichen Bestimmungen . . . . 14—45

Zweiter Teil:

Das bestehende Schadenersatzrecht und die projektierte Einführung der strengen Haftpflicht der Automobile . . . 46—111

Dritter Teil:

Die Modifikationen der strengen Haftpflicht und das Verhältnis des Spezialgesetzes zum allgemeinen Privatrechte . 112—137

Vierter Teil:

Die auf die Automobile bezüglichen Strafrechts- und Strafpolizeibestimmungen . . . . . 138—158

Fünfter Teil:

Die auf die Automobile bezüglichen Gebühren und Steuersätze 159—167

Sechster Teil:

Die Stellung der Automobile im internationalen Rechte . . 168—182

Schlußbemerkungen . . . . . 183—187

Einleitung.

Wir leben in einer Zeit elektrischer Spannungen und das Recht auf Ruhe und Beschaulichkeit scheint mehr und mehr zu schwinden. Die große Nervosität, die sich vieler Leute bemächtigt, gibt ihnen den Anlaß, über die Gegenwart schwarzscherische Gedanken auszusprechen, und es ist ja auch das Wort gefallen von „Radfahr-Seuche" und „Automobil-Unfug"[1]), sogar von „Automobil-Landplage".

Allein das moderne Leben ist doch im eminentesten Sinne interessant und vorgeschritten; dies verdankt es ganz wesentlich den großartigen Verkehrsmitteln. An die Eisenbahnen, Telegraphen, Telephone (mit der neuesten Erfindung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie) schließen sich die Automobile würdig an: sie sind eine geradezu glänzende Erfindung der Neuzeit. Nicht bloß stellen sie einen neuen Sieg dar über den Raum, sondern sie befreien uns auch von dem Zwange, einen bestimmten Fahrtenplan einzuhalten. Automobile sind damit individuelle Transportmittel geworden, deren Benützung ausschließlich vom Willen ihres Beherrschers abhängt. Die großartige Kette der Verkehrsmittel wird das in Aussicht stehende lenkbare Luftschiff abschließen; denn ich habe keinen Zweifel, daß auch die Beherrschung der Lüfte dem

[1]) Dies ist der Titel einer Broschüre von E. Jung, München, 1902. Sie enthält mißmutig-komische Betrachtungen.

Menschen gelingen wird: der Eintritt dieses neuen Vehikels, eines künftigen Konkurrenten des Automobils, steht nach den neuesten Proben der Technik unmittelbar bevor, — indessen werde ich über das Recht der Luftschiffahrt erst bei einem späteren Anlasse sprechen und jetzt beschränke ich mich auf die Automobile.

Man hat die Automobile mit dem historischen Zauber der antiken Welt verweben und sie auch mit dem Ausspruche eines mittelalterlichen Mönches in Verbindung setzen wollen.[2]) Allein es kann sich dabei wohl höchstens um ein literarisches Vorspiel handeln: die Beobachtung kehrt auch hier wie bei einzelnen anderen Erfindungen wieder, daß hervorragende Denker den späteren Zeiten gewisse Ereignisse zum voraus ankündigten. Mit etwas mehr Recht kann man diese Automobile an die Erfindung der Dampfmaschine anlehnen. Auf der Weltausstellung in St. Louis (1904) wurde ein Dampfautomobil[3]) vorgewiesen, welches J. Cugnot 1769 konstruiert hat und das sich im Eigentume des Conservatoire des Arts et Métiers in Paris

[2]) Der Gedanke der Automobile wird auf die alten Ägypter zurückgeführt und es ist interessant, daß im Mittelalter ein Mönch ausführte, es sei möglich, Wagen herzustellen, welche mit großer Exaktität ohne Verwendung von Tieren in Bewegung gesetzt werden können. Vgl. meine Broschüre: Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1902, S. 6 und 7. M. R. Zechlin, Der Automobilsport, 1903, S. 9 ff., enthält weitere historische Ausführungen. Vgl. ferner den Artikel: Zur Geschichte des Automobils und der Automobilrennen in der Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 91/92, und das Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, im Auftrage des deutschen Automobilverbandes herausgegeben von E. Neuberg, 1904, I., S. 27. Geschichtliche Bemerkungen finden sich auch in der in Bern herausgegebenen Automobil-Revue, 1906, I., S. 160—164.

[3]) Vgl. die Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 487. — Xenophon Huddy, The law of automobiles, Albany 1906, bemerkt S. 11 und 12, daß wir hier vor einer ganz modernen Erfindung stehen, daß aber die Anregung dazu auf die erste Zeit der Dampfmaschine zurückzuführen sei (1670, 1769 und 1770, 1790, 1802). Es wird behauptet, daß Isaac de Rivaz aus dem Wallis 1813 in Vivis Versuche mit einer Automobilmaschine gemacht habe.

Digitized by Google

befindet. Indessen steht doch fest, daß die praktische Verwendung der Automobile erst in der neuesten Zeit stattfand: wir sind gewissermaßen die Taufzeugen dieser großen Tat moderner Technik gewesen, — auch wenn wir weit zurückgehen, werden wir dem Automobil kein höheres Alter als etwa zehn Jahre geben können. Und vollends das Automobil als reguläres und allgemeines Verkehrsmittel ist noch jünger. Als solches aber hat es, um einen früher von mir zitierten Ausspruch zu wiederholen, einen großartigen Siegeszug durch die ganze Welt angetreten.

Mit einer geradezu staunenswerten Intensität setzte die praktische Verwendung der Automobile ein. Das Automobil wird nicht bloß dem Sporte, sondern einer ganzen Reihe wirtschaftlicher Bedürfnisse dienstbar gemacht. Wir finden die Automobile in den verschiedensten Systemen, Formen und Gestalten (Automobilwagen für den Einzelverkehr, Automobil-Omnibus[4]), Gesellschaftsautomobile, Automobil-Breaks, Automobil-Droschken[5]), Automobil-Lastwagen.[6]) Auch die staatliche Postanstalt hat sich den Automobilen in vielen Staaten, z. B. in Deutschland, Dänemark[7]), Schweiz, zugewendet. Die schweizerische Postverwaltung bedient versuchsweise mit Automobilwagen für die Beförderung von Personen und Sachen, und zwar auf ihre Rechnung und mit eigenen Wagen und eigenem Bedienungspersonal zwei Postrouten.[8]) Auf neun verschiedenen Routen hat die schweizerische Postverwaltung ihre bespannten Kurse eingehen lassen und auf Grund von Ver-

[4]) Vgl. Motor Traction, 1906, III., pag. 398 und 399. Danach gibt es in London allein mehr denn 1000 Automobilomnibusse. Etwas anders freilich lautet die Notiz in der Automobil-Revue, 1906, I., S. 320.

[5]) Vgl. Vorreiter, Der Motorwagen, VII., S. 573.

[6]) Vgl. dazu Vorreiter, das., S. 459.

[7]) Betreffend Dänemark vgl. Motorwagen, VII., S. 403.

[8]) Es handelt sich um die Route Bern—Wohlen—Frieswil—Delligen und Bern—Worblaufen—Papiermühle. In der Automobil-Revue, 1906, I., S. 246 wird von drei Postrouten gesprochen.

trägen die Beförderung der Postsachen konzessionierten Automobilunternehmungen übertragen, unter Ausrichtung einer angemessenen Entschädigung für die Besorgung des Postdienstes.[9]) Auch in Österreich sind seit 1906 Automobile für den Landpostverkehr im Interesse des Personen- und Sachentransportes speziell da in Aussicht genommen, wo die Erstellung von Eisenbahnen in absehbarer Zeit nicht stattfinden kann. In Italien werden staatliche Subsidien erteilt für die Erstellung von Automobillinien im öffentlichen Dienste.[10]) Endlich spielt das Automobil jetzt schon eine große Rolle im Militärwesen, und ich habe auch als Laie keinen Zweifel darüber, daß es im Kriegsfalle zu einer geradezu hervorragenden Bedeutung gelangen wird; Österreich hat dies zuerst erkannt.[11])

[9]) Diese Praxis bezieht sich auf zwei Kurse im Kanton Zürich, zwei im Kanton Zug, zwei im Kanton Neuenburg, einen Kurs in Baselland, einen im Kanton Aargau und einen im Kanton St. Gallen. Überdies sind auf Grund des Bundesratsbeschlusses betreffend die Kontrolle der Luftseilbahnen von 1902 vom schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement bis im Herbst 1906 52 Automobilkonzessionen für eine ganze Reihe von Routen erteilt worden, von denen allerdings nur zehn ausgeführt werden, während auf den anderen Routen die Fahrten entweder gar nie begonnen haben oder nach längerem oder kürzerem Betriebe wieder eingestellt wurden. Für den Transport der Postladungen zwischen den verschiedenen Postbureaux und dem Hauptbahnhofe in Zürich sind drei Automobilfourgons versuchsweise in Dienst gestellt worden.

[10]) Vgl. Regolamente riguardante la concessione di sussidi per l'impianto ed esercizio di lince d'automobili in servizio pubblico, genehmigt durch k. Dekret vom 8. Jänner 1905.

[11]) In dieser Beziehung verweise ich auf die Schrift von Karl A. Kuhn: Das Automobil und die moderne Taktik, nebst einem Anhang über die historische Entwicklung des Kraftwagenbaues, Leipzig 1906. Ich sehe daraus, daß Österreich sich zuerst entschlossen hat, Panzerautomobile zu kriegstechnischen Zwecken zu verwenden (S. 48). Unlängst führte v. Pelet-Narbonne aus (Woche vom 10. November 1906, S. 1946), daß die Automobile als „Personenselbstfahrer" für die Beförderung hoher Stäbe im Melde- und Erkundigungsdienste, als „Lastenselbstfahrer" zum Ersatz des Trains und der Kolonnen eine hohe Bedeutung haben. Vgl. auch die Vorschriften des schweize-

Digitized by Google

Angesichts der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Automobile ist es nicht zu verwundern, daß sich auch das Auge des Juristen und Gesetzgebers darauf richtete.[12])

Das Eingreifen der staatlichen Gewalt bezieht sich naturgemäß auf:

1. das Polizeirecht (Sicherheits-, Wege-, Straßenpolizei);
2. das Privatrecht und speziell auf die zivilistische Verantwortlichkeit;
3. das Verhältnis eines Spezialgesetzes darüber zu dem allgemeinen Privatrecht;
4. das Strafrecht;
5. das Steuerrecht;
6. die internationale Rechtsstellung der Automobile.

Es unterliegt keinem ernstlichen Zweifel, daß die Gesetzgebung das Recht hat, sich mit dem Automobil zu beschäftigen; dagegen ist zu untersuchen, ob und wie sie davon Gebrauch machen soll.[13])

Was bisher in den einzelnen Staaten getan worden ist, zeigt ein Bild bunter Variation. Auf dem europäischen Kontinente ist meistenteils zunächst mit polizeilichen Verordnungen[14]) vorgegangen worden; dies trifft neben den deutschen Staaten[15]) auch für die romanischen Staaten

---

rischen Bundesrates vom 31. Dezember 1906 über Stellung, Requisition und Miete von Rädern und Motorrädern (Neue Folge, XXIII., S. 10).

[12]) Nippold meinte sagen zu können, das Automobil gehöre gegenwärtig zu den Sehmerzenskindern der Jurisprudenz (Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre, 1906 II. Jahrg., S. 66).

[13]) Es ist vereinzelt gesagt worden, man solle das Automobil ruhig sich entwickeln lassen und es nicht durch gesetzgeberische Akte stören. Vgl. Dechamps, Der Motorwagen; VII., S. 118.

[14]) Nur in Braunschweig wurde die Automobilverordnung als Gesetz erlassen.

[15]) Vgl. dazu M. Isaac: Das Recht des Automobils nach den Polizeibestimmungen des In- und Auslandes. Reehtsvergleichende Darstellung für Automobilfahrer, Juristen und Polizeibeamte in Form

zu: Frankreich, Italien, Spanien, Portugal besitzen eingehende Automobilverordnungen. Die bisherigen Publikationen haben das Detail darüber zusammengestellt, allein die Angaben sind durch neuere Dekrete und Ministerialverordnungen vielfach überholt worden.[16])

Auch in Österreich bestanden früher in den einzelnen Ländern vielfache Verordnungen.[17])

Zwei europäische Staaten besitzen Automobilgesetze, nämlich:

1. Dänemark. Lov om Körsel med Automobiler vom 15. Mai 1903 (Annuaire de législation étr. Deux. S. III, S. 478). Dieses Gesetz besteht aus 31 Artikeln: „toutes les dispositions de police y sont codifiées". Gegenwärtig gilt das Automobilgesetz vom 30. März 1906, auf das ich zurückkomme.

von Erläuterungen zu den preußischen Automobilverordnungen. Berlin, 1905, S. 5—8.

[16]) Dies gilt auch von der Tabelle, die bei Isaac S. 8 und 19 enthalten ist. Einige Bemerkungen über die von den verschiedenen Staaten Europas erlassenen Automobilverordnungen finden sich bei Rixens et Lafont, Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme. Traité pratique contenant les lois, règlements et circulaires en ces matières, avec de nombreux commentaires, les jugements, arrêts et décisions des cours et tribunaux, les droits, devoirs et obligations des cyclistes et automobilistes, Paris 1902, S. 157—177. Vgl. ferner P. Haber, L'automobile devant la loi. Thèse. Paris 1903, S. 73—80. Auf S. 81 der letzteren Schrift werden einige vergleichende Betrachtungen angereiht. In Italien besteht jetzt ein neueres Regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà di circolazione et la sicurezza del transito sulle strade pubbliche, genehmigt durch königliches Dekret vom 8. Jänner 1905. Vgl. speziell in Titel III, Artikel 51 ff. Dazu kommt ein Ministerialdekret vom 30. März 1905: Norme per l'applicazione del titolo III (Disposizioni relative ai veicoli semoventi senza guide di rotaie). Sie sind abgedruckt im Annuario dell'Automobilismo, Mailand 1906. — Isaac publizierte seinerzeit eine Übersetzung der italienischen Normen von 1901 in der Automobil-Welt (Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobilwesens) 1905, S. 1660.

[17]) Vgl. kurze Berichte darüber im Annuaire de législ. étr. Deux. Série I. S. 224.

2. Die Niederlande. Das Gesetz datiert vom 10. Februar 1895 (Wet houdende regeling van het verkeer op de wegen in verband met het gebruik van motorrijtuigen en rijvielen). Es wird kurzweg „Motor en Rijwielwet" genannt (Staatsblad 1905, No. 69). Es besteht aus 30 Artikeln. Daran schließt sich eine königliche Verordnung vom 6. November 1905 (Staatsblad No. 294): Besluit tot vaststelling van voorschriften ter bevordering van de vrijheid en veiligheid van het verkeer op de wegen in verband met het gebruik van motorrijtuigen en rijwielen, alsmede ter regeling van het verkeer op rijwielpaden. — Die niederländische Gesetzgebung enthält in der Hauptsache administrative und polizeiliche Anordnungen. Auch mußte hier die Tatsache beachtet werden, daß die Straßen zum Teil Provinzialstraßen sind.

Der Glaube, daß die Automobilverordnungen und die eben erwähnten polizeilichen Gesetze genügen, ist in neuerer Zeit verschwunden; denn es sind zur Zeit nicht weniger als vier Staaten auf dem europäischen Kontinente mit der Frage beschäftigt, ob nicht durch Spezialgesetze eine intensive, d. h. über das allgemeine Privatrecht hinausgehende Haftpflicht der Automobile eingeführt werden solle, — auf andere Fragen des Automobilrechts beziehen sie sich nicht, insbesondere also auch nicht auf das Strafrecht. Wir stehen jetzt mitten im Flusse der gesetzgeberischen Bewegung hinsichtlich des herausgehobenen Teilstückes des Automobilrechts.

Voraus ging in dieser Beziehung die Schweiz, die beiläufig bemerkt, auch dem elektrischen Rechte (bezüglich der Schwach- und Starkstromanlagen) schon vor Jahren eine besondere Aufmerksamkeit schenkte, und die es auch gesetzgeberisch ordnete. Der schweizerische Bundesrat legte der Bundesversammlung einen vom 15. Dezember 1902 datierten Bericht vor „über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen".[18])

[18]) Vgl. Schweizerisches Bundesblatt, 1902, V., S. 846—866.

Hernach folgte Österreich mit einer Regierungsvorlage (XVII. Session 1904) zu einem Gesetze „betreffend die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Automobilen".[19]) Hier liegt nun ein vom Referenten Dr. R. Pattai in Verbindung mit dem Vertreter des Justizministeriums Hofrat Schauer ausgearbeiteter Entwurf bei dem Justizausschuß.[20]) Auch hat am 22. und 23. März 1905 eine „Expertise" über den Gesetzesentwurf stattgefunden, die beachtenswerte Details enthält.

In Deutschland legte der Reichskanzler am 1. März 1906 einen vom Bundesrat beschlossenen Gesetzentwurf „über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden" dem Reichstage vor. Der Berliner Jurist Isaac arbeitete einen Gegenentwurf aus, der Ende 1906 vom Kaiserlichen Automobilklub namens der zum Kartell vereinigten deutschen Automobilklubs dem Reichstage überreicht wurde.[21])

Neuestens, nämlich am 13. November 1906, ist dem belgischen Senat ein Gesetzentwurf unterbreitet worden (Proposition de loi relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles). Er wurde überreicht von Ch. Magnette, Prosper Hanrez, A. Flechet, E. Keesen und mit Erläuterungen versehen von Ch. Magnette.

Ganz anders ging man und geht man in denjenigen Staaten vor, welche zu dem englisch-amerikanischen

---

[19]) Der dem österreichischen Reichsrate vorgelegte Gesetzesentwurf ist mit den Motiven abgedruckt in der Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 542—545. Vgl. dazu E. Adler in der Allg. Österr. Gerichts-Zeitung, 1905, S. 32 und 38.

[20]) Der parlamentarische Justizausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses hat an der Vorlage (und in der Regel mit Zustimmung des Referenten) einzelne Abänderungen vorgenommen, über die ich im Verlaufe kurz sprechen werde.

[21]) Der Gegenentwurf ist abgedruckt in der in Berlin erscheinenden Zeitung Sport vom 1. Dezember 1906 und daran schließen sich auch einzelne sachliche Ausführungen. Die Automobiltechnische Gesellschaft in Berlin (eine Vereinigung von zirka 700 Automobilingenieuren) unterstützt eventuell jenen Gesetzentwurf.

Rechtskreise gehören. In England und Amerika wurde von Anfang an an die Klinke der Gesetzgebung appelliert. Das englische Automobilrecht wurde angeknüpft an das Gesetz von 1861 und 1865 über Lokomotive auf Straßen, und das am 14. August 1896 zuerst über die Automobile erlassene Gesetz führt deswegen den Titel: An act to amend the law with respect to the use of locomotives on highways. Danach wurden erhebliche Abweichungen vom bisherigen Gesetze über Straßenlokomotive zugelassen.[22]) Dieses Gesetz von 1896 wurde geändert durch dasjenige vom 14. August 1903.[23]) Es führt den Titel: „The Motor Car Act" und beide Gesetze werden kurz zitiert als Motor Car Acts 1896 und 1903.[24]) Gemäß sectio 21 sollte die Wirksamkeit des Gesetzes von 1903 mit dem 31. Dezember 1906 dahinfallen. Es ist aber bis jetzt ein neuer Gesetzentwurf nicht ausgearbeitet worden und es ist mir mitgeteilt worden, daß der Motor Car Act 1903 behufs Verlängerung auf ein Jahr in die sogenannte „Expiring laws continuance bill" (die jeweilen vor Schluß einer Parlamentstagung erlassen wird) aufgenommen worden ist. Die englische Gesetzgebung legte bis dahin ihren Schwerpunkt darauf, daß bestimmte Vorschriften speziell über die Schnelligkeit des Fahrens erlassen und daß die Zuwiderhandlungen als Vergehen bestraft werden. Indessen wurde mit Erlaß vom 4. September 1905 eine königliche Kommission eingesetzt, um zu untersuchen, welche Änderungen an dem bisherigen Rechtszustande gemacht werden sollen. Die betreffenden Erhebungen wurden sehr ein-

[22]) Im Annuaire de législ. étr., XXVI., S. 38, findet sich ein kurzer Bericht über das englische Gesetz von 1896.

[23]) Vgl. dazu Annuaire, Deux. Série, III., S. 18—20.

[24]) Vgl. Isaac in der Automobil-Welt, 1905, S. 428—430, und Langford Lewis und Haldane Porter The law relating to motor cars being the motor car acts 1896 and 1903 with an introduction and nothes together with the regulations of the local government board, and of the secretary of State under the acts 3 ed. London 1904.

gehend gepflogen und mit einzelnen Konklusionen abgeschlossen.[25])

Was die Vereinigten Staaten von Amerika anbetrifft, so haben fast alle Einzelstaaten separate Gesetze erlassen.[26]) Bekanntlich gibt es in Nordamerika kein einheitliches Privatrecht und Strafrecht, soweit es nicht in dem sogenannten „common law" besteht und es war deswegen Sache der Einzelstaaten, das Nötige über das Automobilrecht anzuordnen und nur soweit „interstate motoring" in Frage kommt, kann die Bundesregierung intervenieren.[27]) Die amerikanischen Gesetze stellen bestimmte Pflichten des Automobils[28]) auf und auch sie unterwerfen ihre Nichtbeachtung der strafrechtlichen Ahndung. Die Beobachtung muß überraschen, daß weder die englischen noch die vielen in Nordamerika erlassenen Gesetze jene Seite berühren, welche die europäischen Gesetzesentwürfe als den Kern der Materie ansehen — ich meine die zivilistische Verantwortlichkeit der Automobile für Schädigun-

[25]) Vgl. Report of the Royal Commission on motor cars and Minutes of evidence. 1906.

[26]) Der maßgebende Wortlaut der Gesetze ist abgedruckt in der Schrift von Huddy, S. 116—325. Ein Auszug aus den englischen Acts findet sich daselbst S. 326—337. Über einzelne amerikanische Gesetze sind auch kurze Berichte enthalten im Annuaire de législ. étr. Deux. Série II, S. 705; III., S. 661/2, 665, 669, 676, 681/2. — Einige Bemerkungen über das in den Vereinigten Staaten von Amerika geltende Recht machte Isaac in der Automobil-Welt, 1905, S. 399.

[27]) Vgl. Huddy, S. 115; It is a matter of purely internal concern and comes under the states power to pass regulations protecting the public from danger in the operation of vehicles on the Highways. . . Where, however, automobiling is interstate, that is, where the motorist passes from one state into another, the federal government is given jurisdiction over such travel by the United States Constitution.

[28]) Auf den ersten Blick ist es sprachlich überraschend, von Rechten und Pflichten des Automobils zu reden. Indessen ist es allgemein üblich, Eisenbahnen und Posten zu personifizieren und so mag die gleiche Lizenz auch bei den Automobilen gestattet sein.

gen, die sie den Personen und Sachen im Verkehre zufügen — der Grund wird sich aus den späteren Erörterungen ergeben.

Die Anhänger des sogenannten Automobilismus beklagen sich häufig über eine gewisse Animosität, die gegen die Automobile herrsche.[29]) Die teilweise Richtigkeit dieser Behauptung kann in der Tat nicht bestritten werden, allein daran sind eben einzelne Automobilfahrer selbst schuld, weil es vorgekommen ist und vorkommt, daß die betreffenden Personen bei dem Betriebe des Automobils mit großer Rücksichtslosigkeit vorgehen und dreinfahren.[30]) Will man gerecht und billig sein, so kann man sich der Tatsache nicht verschließen, daß hier freilich nur Ausnahmen vor-

[29]) Isaac spricht von dem verhaßten, schienenlosen Automobil (Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 62), Haber von Autophobes, S. 88 (in versteckter, aber zarter Anspielung an die Hydrophoben). Haber sagt in seiner Schrift von 1903, S. 84: L'opinion publique en France . . . ne voit encore dans l'automobile qu'un objet de luxe, par eela même haïssable, cause parfois de tristes accidents. Und S. 148 wird gesprochen von „cette haine du chauffeur si répandue dans nos campagnes". Auch die in Bern erscheinende Automobil-Revue, Organ zur Förderung der gesamten Interessen des Automobilwesens, 1906, I., S. 2, redet von Anfang an von dem riesengroßen Vorurteil, das gegen den Automobilismus speziell in der Schweiz bestehe. Und Brennwald verwendet daselbst, S. 5, auch den Ausdruck von „Autophoben" in der Schweiz, wobei er freilich hinzufügt: unsere Autophoben werden von Tag zu Tag vereinzelter dastehen, bis die Zeit gekommen ist, wo sie „die Isolation" nicht mehr zu ertragen vermögen. Huddy erwähnt S. 79, daß sich auch in Nordamerika etwa eine feindselige Stimmung gegen die Automobilisten geltend gemacht habe. Aus den Notizen zum zitierten belgischen Gesetzentwurfe sehe ich, daß in Belgien gleichfalls ein „vif courant d'antipathie et une profonde irritation contre le „genus" tout entier des automobilistes" besteht.

[30]) L. Baudry de Saumier, Grundbegriffe des Automobilismus (übersetzt von Hofmann), 1902, S. 119, führt den Widerstand gegen den Automobilismus auf den Neuerungshaß und auf „die Automobilnarren und -Lümmel" zurück. Unter den letzteren versteht Baudry Fahrer, die mit ganz unglaublicher Rücksichtslosigkeit und Roheit vorgehen.

liegen. Auch muß der Gesetzgeber, der an die Ordnung des Automobilrechts herantritt, sich nicht von einer einseitigen Beurteilung der Dinge beherrschen lassen.[31]) Es gilt sich daran zu erinnern, daß die Automobile ein Verkehrsmittel ersten Ranges darstellen, und daß ihnen im Frieden und im Kriege eine immense Bedeutung zukommt. Auch ist es zweifellos richtig, daß der Staat alle Pflicht hat, eine aufblühende Industrie zu unterstützen und sie nicht durch ungerechte Satzungen zu unterdrücken.[32]) Auf der anderen Seite ist es natürlich auch wieder eine Übertreibung, kurzer Hand zu sagen, man mache das Automobil z. B. durch Einführung der Haftpflicht unmöglich und im Grunde komme ein derartiges Gesetz einem Automobilverbote gleich.

Eine objektive Würdigung aller Faktoren ist auch hier die notwendige Voraussetzung einer gerechten legislativen Ordnung. Und insbesondere ist es dringend geboten, sich in keiner Weise beherrschen zu lassen von der Leidenschaft, in die sich bei dieser Materie so viele Leute verrennen. Und um es schon hier zu sagen: ich nehme in der ganzen Materie des Automobilrechts einen vermittelnden Standpunkt ein. Namentlich bin ich gegen jede unnötige rein bureaukratische Belästigung des Automobils schon deswegen, weil Erfinder aufgemuntert werden müssen und nicht abgeschreckt werden dürfen. Endlich ist nicht zu übersehen, daß die Ordnung des gesamten Automobilrechts die sorgfältige Beachtung der Technik und der Erfahrung voraussetzt, und daß der Jurist in manchen Richtungen nur ein bedingtes Urteil abgeben darf, das von anderen Instanzen noch nachgeprüft werden muß. In dem Gebiete, das man kurzweg mit dem

[31]) Bedenkliche Übertreibungen sind zitiert im Politischen Jahrbuch der schweizerischen Eidgenossenschaft von Hilty, XX., S. 609 und 610.

[32]) Eine Million Pfund Sterling gedenkt allein die Londoner General-Omnibus-Company bis zum Jahre 1910 in Automobilomnibussen anzulegen (Automobil-Revue, I., S. 131).

Worte Automobilismus bezeichnet, stecken aber gar mancherlei Fragen: neben dem gewöhnlichen Privat- und Strafrecht gibt sich hier das administrative Recht, das Polizeirecht, die Gewerbe- und Steuerpolitik und das internationale Recht ein Rendez-vous.

Unter diesen Umständen dürfte die Gesetzgebung gut tun, nicht nur ein einzelnes Fragment des Automobilrechts, und wenn es auch noch so wichtig ist, herauszugreifen, sondern auch andere und solche Punkte gleichzeitig zu ordnen, durch welche den Automobilen ein spezieller Schutz gewährt wird. Geschieht dies, so wird damit der übrigens völlig unbegründete Verdacht dauernd beseitigt, als ob der Staat seine Macht ausschließlich gegen die Automobilisten mobil mache, ohne etwas für sie übrig zu haben. Dieses Vorgehen wird ein Akt der Klugheit sein, aber gleichzeitig auch ein Zeichen der wirklichen Unparteilichkeit enthalten, welche das Gleichgewicht unter den verschiedenen Interessen gewissenhaft wahrt.

Erster Teil.

Die über die Beschaffenheit und Ausrüstung der Automobile bestehenden polizeirechtlichen Bestimmungen.

Das Polizeirecht, wie es auf dem europäischen Kontinente zur Anwendung gebracht wurde[1]), hatte mit verschiedenen Sehwierigkeiten zu kämpfen.

1. Den eigenartigen neuen Verhältnissen, die durch das Automobil geschaffen wurden, mußte auch die Polizeigewalt angepaßt werden. Es erschien geboten, Einheit in die Vielheit zu bringen, soweit es immer möglich war. Die polizeiliehen Vorschriften sind ihrer Natur naeh in der Regel von lokalen Behörden abhängig und von rein örtliehen Gesichtspunkten inspiriert. Das Automobil hat umgekehrt für eine solche lokale Beschränkung keinen Sinn. Ehe die Polizei recht die Augen aufmachen kann, fliegt das Automobil im dichten Nebel dahin, d. h. genauer gesagt, es läßt die Polizei in großen Staubwolken hinter sich und gibt ihr allen Grund dazu, philosophisehe oder rechtsvergleiehende Betraehtungen anzustellen über das Verhältnis der eigenen oder staatliehen Autorität zu der Kraft der „Kraftfahrzeuge".

2. Der Begriff der Automobile war zu umsehreiben.

[1]) Im englischen Report of the Royal Commission on motor cars findet sich ein eigener Abschnitt über die ausländische Gesetzgebung (on the law and practice as to motor cars in the principal foreign countries von Captain C. Bigham, S. 47—68).

Digitized by Google

3. Es war nötig, die über Straßen und Fuhrwerke bestehenden Polizeivorschriften in ihrer Anwendung auf Automobile zu reformieren und neue Sätze aufzustellen.

Das Automobil gab danach den Anlaß, neue Normen polizeilicher Natur zu schaffen. Indessen darf man nicht glauben, daß diese neuen Normen ausschließlich und allein Geltung haben; sie bilden nur das Automobilspezialpolizeirecht. Daneben kommen in Betracht und zur eventuellen Anwendung[2]):

1. die polizeilichen Vorschriften über den Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen, soweit es sich um die Privatautomobile handelt;

2. die Bestimmungen über den Betrieb von Omnibussen, Droschken und sonstigen dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fuhrwerken.

Hier kann auch die Auswirkung einer Konzession verlangt werden, die dann wieder Spezialnormen mitten im Spezialrecht (also ein engeres Spezialrecht) aufstellen kann;

3. die Vorschriften des allgemeinen Strafrechts.

Angesichts dieser Umstände machte das Automobilpolizeirecht namentlich auch in den verschiedenen nicht zentralisierten Staaten ein interessantes Entwicklungsstadium durch, das jetzt noch nicht abgeschlossen ist. Freilich kann es nun nicht meine Aufgabe sein, hier die verschiedenen Automobilverordnungen im Detail vorzuführen, ich begnüge mich mit einigen Ausblicken und mit Hervorhebung derartiger Gesichtspunkte, welche auch in den übrigen Teilen des Automobilrechts erheblich werden.

I.

Gegenüber einem Vehikel, das die Distanzen so gründlich verachtet, wie das Automobil, war es dringend geboten, die Polizeibehörden einheitlich zu konzentrieren

[2]) Vgl. in dieser Beziehung § 1 der „Grundzüge", von denen nachher zu sprechen ist.

oder wenigstens Mittel und Wege ausfindig zu machen, um eine Gleichheit der Polizeibestimmungen herbeizuführen.

1. In Deutschland gibt es keine einheitliche Zentralgewalt, die befugt wäre, Polizeibestimmungen für das ganze Reich zu erlassen. Innerhalb Preußens gab es 12 Automobilverordnungen und 19 in anderen deutschen Staaten und Gebieten. Immerhin führt sie Isaac unter 4 Gruppen zusammen, nämlich[3]):

a) Preußen[4]), nach dessen Vorbild vorgingen: Anhalt, Braunschweig, Mecklenburg, Oldenburg, Schaumburg, Waldeck;
b) Süddeutschland (Baden, Bayern, Württemberg, Elsaß-Lothringen);
c) die drei Hansastädte;
d) Gotha, Hessen, Meiningen, Sachsen, Weimar.

Das Kartell deutscher und österreichischer Rad- und Motorfahrer-Verbände reichte dem deutschen Reichsamt des Innern einen Entwurf einheitlicher Betriebsvorschriften für das Automobil ein. Der deutsche Staatssekretär Posadowsky setzte sich mit allen deutschen Regierungen in Verbindung und es wurde sodann im Reichsamt des Innern ein Entwurf ausgearbeitet. Dabei handelte es sich naturgemäß nicht um eine wirkliche Reichsautomobilordnung, sondern nur um Grundzüge, neben denen die Partikularstaaten noch weitere Bestimmungen erlassen können.[5])

Im deutschen Reichsanzeiger vom 28. Mai 1906 sind denn auch wirklich „Grundzüge betreffend den Verkehr

[3]) Isaac, Das Recht des Automobils, S. 5—8.

[4]) Vgl. v. Bredow, Die polizeiliche Regelung des Automobilverkehrs in Preußen im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, im Auftrage des Deutschen Automobilverbandes herausgegeben von E. Neuberg. 1904, I., S. 437—460.

[5]) Vgl. über dieses alles Isaac, Reichs-Automobilordnung, in Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 61 und 62; 74 und 75.

mit Kraftfahrzeugen" veröffentlicht worden, welche am 1. Oktober 1906 in Kraft getreten sind.[6]) In der Einleitung wird gesagt:

> Der Bundesrat hat beschlossen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, in ihren Gebieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe der nachstehend abgedruckten Grundzüge zu regeln.

Die Polizeiverordnung betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Provinz Brandenburg, gültig vom 1. Oktober 1906, hält sich wörtlich an die „Grundzüge". Gleicherweise geschah dies auch in den übrigen Gebieten.

2. Von Anfang an bestand in der Schweiz kein Streit darüber, daß der Bund nicht befugt sei, von sich aus für die ganze Schweiz verbindliche Polizeinormen über die Art des Automobilbetriebs zu erlassen. Deswegen haben viele Kantone ihrerseits solche Verordnungen publiziert.[7]) Man überzeugte sich aber bald, daß ein derartiger Rechtszustand unhaltbar war und daß eine einheitliche Ordnung der vorliegenden Frage dringend geboten sei.[8]) Unter der

---

[6]) Vgl. dazu Olshausen, D. J. Z., 1906, S. 750, und M. Isaac, D. J. Z., 1906, S. 1146. Die Erlangung der vorliegenden Grundzüge war nicht ganz einfach. Ich wandte mich an die Expedition des Deutschen Reichs- und königl. preußischen Staatsanzeigers mit der Bitte, mir ein Exemplar gegen Postnachnahme zuzusenden. Daraufhin erhielt ich die Antwort, daß „Nachnahmesendungen nach dem Auslande nicht übernommen werden können. Nach Einsendung von 50 Pfennig und 10 Pfennig für diese Karte in bar oder in Briefmarken der deutschen Reichspost kann die betreffende Nummer übersandt werden." Diese Antwort scheint mir nicht gerade von den Zeichen des modernen Verkehrs inspiriert zu sein!

[7]) Über einzelne Erlässe finden sich kurze Notizen im Annuaire de législ. étr. So z. B. über die Verordnung von Freiburg vom 14. Dezember 1901 (2. Serie, I., pag. 361/362), von Schaffhausen vom 21. November 1901. Dadurch ist die Verordnung vom 20. Juni 1900 modifiziert worden (daselbst pag. 384/385). Nur zitiert wird die Verordnung des Kantons Aargau vom 23. März 1903, 2. Serie, III., S. 434.

[8]) Vgl. meine zitierte Broschüre, S. 34.

Anleitung der Bundesregierung einigten sich dann die meisten schweizerischen Kantone und es besteht ein „Konkordat über eine einheitliche Verordnung, betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr", das vom Bundesrate am 13. Juni 1904 genehmigt wurde.[9]) Das Konkordat sagt im Ingreß zur Rechtfertigung des Vorganges:

> . . . von der Notwendigkeit überzeugt, den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen . . .

Diesem Konkordate gehören jetzt alle Kantone mit Ausnahme von Uri, Graubünden und Thurgau an.[10]) Das Konkordat zerfällt in mehrere Teile. In erster Linie enthält es eine „Verordnung, betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz auf dem Gebiete der Konkordatskantone".

Das erste Kapitel ist überschrieben: Automobile. Dann wird bestimmt (Art. 1):

> Die Motorwagen, Motorcycles und anderen Fuhrwerke mit mechanischem Antriebe sind den nachfolgenden Bestimmungen unterworfen.

Das zweite Kapitel ist überschrieben: Fahrräder. Es folgen dann einige weitere Bestimmungen, die später erwähnt werden. Der Regierungsrat des Kantons Baselstadt regte mit Eingabe vom 12. September 1906 beim eidgenössischen Departement des Innern eine Ausweitung

[9]) Amtliche Sammlung der Bundesgesetze. Neue Folge, 20., S. 73. Der Inhalt des schweizerischen Konkordates ist kurz geschildert im Annuaire le législ. étr., 2. Serie, IV., pag. 258—260.

[10]) Vgl. den nachträglichen Beitritt von Aargau, neue Folge, 20., S. 112, und Schaffhausen, 21., S. 7. Der Schweizer Hotelierverein, der Schweizer Touringklub und der Schweizerische Automobilklub beschlossen, ein Gesuch an das eidgenössische Departement des Innern zu richten, bei den dem Konkordat noch nicht angehörenden Kantonen den Anschluß zu erwirken (Automobil-Revue, I., S. 45). Der Kanton Thurgau erließ ein besonderes Gesetz (1905), das Polizei- und (ernsthafte) Strafbestimmungen enthält.

des Konkordates an, die sich namentlich auf die Benützung der Straßen durch Lastautomobile zu beziehen hätte. Der Kanton Baselstadt erließ denn auch eine Verordnung betreffend Motorlastwagen und Motoromnibusse zum Schutze der Straßen (12. September 1906). Das eidgenössische Departement des Innern erklärte den Regierungen der am Automobilkonkordat beteiligten Kantone in einem Kreisschreiben, daß es bereit sei, ein weiteres Konkordat anzubahnen (November 1906). Am 23. April 1906 fand in Bern eine Konferenz über das Automobil- und Velokonkordat statt. Es handelte sich dabei allerdings nicht um eine Abänderung des Konkordats, sondern um die Anwendung der Konkordatsbestimmungen und um eine Vereinheitlichung der kantonalen Vollziehungsverordnungen in der Praxis der Polizeibehörden. Man einigte sich dahin, einzelne Wünsche und Anregungen zu Handen der Kantone zu formulieren[11]):

1. bezüglich eines einheitlichen Signals zum Anhalten durch die Polizeiorgane: des weißen Stabes, wie er in London und Paris angewendet wird;
2. bezüglich Aufschrifttafeln, um die Vorschrift verminderter Fahrgeschwindigkeit und um die Vorschrift der Sperrung von Straßen zu bezeichnen (gelb), wobei Art. 9 des Konkordats speziell reserviert ist.

3. In Österreich trat der früheren Vielgestaltigkeit die Verordnung vom 27. September 1905 entgegen, die von dem Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Finanzministerium betreffend die sicherheitspolizeilichen Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern erlassen wurde. Damit ist eine Großzahl von Verordnungen, die für Niederösterreich, Oberösterreich,

[11]) Automobil-Revue, 1906, I., S. 177 und 178. Die bundesrechtliche Ordnung des Automobilwesens bezeichnete Bundespräsident Forrer auf der zweiten schweizerischen Automobilausstellung in Genf als dringend geboten (daselbst S. 193).

Böhmen, Tirol, Steiermark usw. erlassen worden waren, außer Kraft getreten (§ 48 am Schlusse).

4. In Nordamerika wurden, wie schon beiläufig bemerkt, von den Einzelstaaten Gesetze erlassen, allein sie entbehren der Gleichheit, was sehr beklagt worden ist.[12]) Auch die praktischen Nordamerikaner werden sich hier zu helfen wissen.

II.

Es ist aus verschiedenen Gründen nicht ganz einfach, eine zutreffende Begriffsbestimmung der Automobile zu geben. Die wirtschaftliche Ausgestaltung dieser Vehikel ist sehr verschieden, der treibende Motor variiert und man spricht deswegen von Benzin-, Spiritus-Wagen, elektrischen Wagen[13]), die Zweckbestimmung ist verschieden und damit auch die Einwirkung auf die Straße und den Verkehr.[14]) Insbesondere aber kommen noch die Automobile en miniature in die Quere: die Motorcycles (in den verschiedenen Größen) und endlich sind noch die Fahrräder in Betracht zu ziehen. Es war geboten, Posto zu fassen und festzustellen, ob die zu erlassenden Bestimmungen alle diese Vehikel gleichzeitig und gleichmäßig zu umfassen haben und ob dabei Ausnahmen zuzulassen seien. Zuerst aber war eine Vorfrage zu erledigen, — sie bezog sich auf den Taufnamen des neuen Verkehrsmittels.

Da in Deutschland leider der sogenannte Sprachpurismus mit besonderer Liebe gepflegt wird, handelte

[12]) Huddy, pag. 112: The legislation as it now exists possesses little uniformity. The states have enacted few provisions in common.

[13]) Isaac, Das Recht des Automobils, S. 12 und 13, sagt, man unterscheide Automobile mit Dampfmotoren, mit Elektromotoren und Explosionsmotoren.

[14]) Das Buch von Huddy erwähnt S. 22 drei Klassen von Automobilen, nämlich heavy omnibuses or cars for road use in carrying passengers or goods, pleasure carriages for use in driving on the streets or roads in place of the ordinary horse and carriage; bicycles, tricycles or quadricycles furnished with a motor to relieve the rider of the work of operating the pedals and to increase speed.

Digitized by Google

es sich zunächst darum, dem fremdsprachlichen Worte Automobil den Garaus zu machen. Es war auf Grund jener anti-internationalen Richtung nicht zu dulden, daß ein Verkehrsmittel, das sich an die staatlichen Grenzen nicht hält, einen kosmisch gleichen Namen führe! Die Automobile wurden deswegen sprachlich im ganzen Deutschen Reiche[15]) abgeschafft. Die Hohenpriester der Sprachreinigung schlugen das Worter „Selbster" (in Anlehnung an das griechische Wort *αμτός* vor[16]), andere „Kraftfahrzeuge", „Motorfahrzeuge", „mit elementarer Kraft bewegte Wagen", „Selbstfahrer"[17]), es siegte im Kampf um die schwierige Sache das Wort „Kraftfahrzeug", — die Eleganz trug dabei keinen Sieg davon! In Amerika ist der Ausdruck Automobil viel verwendet.[18]) Huddy spricht auch

[15]) Hessen allein behielt den Ausdruck Automobil bei. Es hatte mich gefreut zu sehen, daß der Sprachpurismus nicht auf alle Juristen einen so verheerenden Einfluß ausgeübt hat. Für den Namen Automobil trat Isaac ein in der Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 62 und 74, sowie in seinem Buche: Das Recht des Automobils, S. 10, 11. Vgl. auch W. Hartmann im amtlichen Katalog der Ausstellung des Deutschen Reiches (St. Louis), S. 271—274. Hier wird der Ausdruck „die Automobile" oder „eine Automobile"" verwendet. Den Ausdruck Automobil zieht auch M. Levin-Stoelping im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, 1904, I., S. 422 vor. Die Franzosen sprechen von une automobile oder von une auto. Haber dagegen sagt konsequent un automobile (vgl. z. B. S. 51, 75, 177, 190). Auch der Ausdruck „une voiture automobile" wird verwendet. Die Italiener sprechen von automobili und motocieli. v. Bredow bemerkt in seiner Abhandlung: Die polizeiliche Regelung des Automobilverkehrs in Preußen, abgedruckt in dem Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, 1904, I., S. 499, die Bezeichnung Automobil scheine ihm empfehlenswerter als die anderen Namen.

[16]) Es ist richtig, daß die Wortbildung eigentlich Autokinet hätte bevorzugen müssen, allein die sprachliche Münzwerkstätte kümmert sich um philologische Notwendigkeiten nicht.

[17]) Die Bezeichnung Selbstfahrer wurde seinerzeit in den Polizeiverordnungen von Frankfurt und Wiesbaden adoptiert.

[18]) Huddy, S. 1: The term automobil is the generic name which has been adopted by popular approval for all forms of self-

von „automobil legislation".[19]). Viele amerikanische Gesetze verwenden ihn gleichfalls, allerdings aber kommen dabei viele Varianten insofern vor, als noch andere Bezeichnungen damit gleichwertig dastehen oder mit dem Ausdruck Automobil verbunden werden. Ich hebe heraus[20]):

Automobiles, motor cars (oder -vehicles), motor cycles (Rhode Island, Oregon, Massachusetts, New Hampshire);

automobiles and other vehicles (Vermont, Washington);

automobiles or vehicles of like nature (West Virginia) oder automobiles or other similar motor (Wisconsin);

automobiles, motor cycles and other like vehicles (North Carolina);

automobile, locomobile, motor cycle and any other vehicle of the like character, other than street railway cars hereinafter termed „automobile" (Tennessee);

automobile, motor vehicle or motor cycle (Minnesota);

automobile by steam, gasoline or electricity or other motive power (Missouri).

Vielfach kommt auch der Name motor vehicle vor (California, Indiana, Nebraska, New-York, Ohio, South Carolina, South Dakota). Ein Staat nennt die Automobile und ähnliche Einrichtungen besonders respektvoll die Maschinen. Das Gesetz des Staates Virginia vom 20. Dezember 1902 drückt sich folgendermaßen aus:

Automobile, locomobile or any vehicle of any kind, the motive power of which shall be electricity, steam, gas, gasoline or any other motive power except ani-

propelling vehicles for use upon highways and streets for general freight and passenger service.

[19]) Huddy, S. 110—117: New-York spricht von motor vehicle-law.

[20]) Alle Details entnehme ich der gleichen Schrift.

mals and which said vehicles shall hereafter be called machines in this act.

In England nannte man die Automobile zuerst locomotives on highways oder light locomotives und jetzt motor cars. Die Automobilisten heißen motorists. Vgl. sectio 20 des englischen Gesetzes von 1903: In this act the expression „motor car" has the same meaning as the expression „light locomotive" has in the principal act, as amended by this act . . .[21])

Die österreichische Regierungsvorlage über die Haftpflicht nahm den Ausdruck Automobile auch auf. Der Referentenentwurf entschied sich für „Kraftfahrzeug", dagegen kehrt die ministerielle österreichische Verordnung von 1905 mit Recht zurück zu dem Titel Automobil und fügt dazu noch die Motorräder. Der schweizerische Bundesrat schlug vor, bei dem Ausdruck Automobil zu verbleiben und den in Deutschland erfundenen Ausdruck Kraftfahrzeug nicht aufzunehmen, „schon aus dem Grunde, weil wir dadurch für alle drei Sprachen das gleiche Wort benützen können".[22]) Vielsprachige Staaten, wie z. B. Österreich und die Schweiz haben ein sehr dringliches Interesse daran, gemeinsame Ausdrücke der Kulturwelt sorgfältig beizubehalten, sogar wenn sie einen fremdsprachlichen Klang haben und sogar, wenn ihre Wurzel nicht in der eigenen Sprache liegt. In dieser Beziehung können wir von der englischen Sprache mit ihren vielen Fremdwörtern etwas lernen. Sie zeigt, daß es ein Beweis mangelnden kosmischen Denkens und Fühlens ist, wenn man die in unserer Sprache kursierenden Fremdwörter daraus verjagt, wir machen uns damit ärmer, reduzieren die Verständigungsmittel mit anderen Nationen und gewinnen an Patriotismus damit gar nichts.[23])

[21]) Vgl. Langford Lewis and H. Porter, The law relating to motor cars, S. 62.

[22]) Bundesblatt 1902, V., S. 860.

[23]) Ich habe diesen Gedanken weiter ausgeführt in der (jetzt eingegangenen) Wiener Wochenschrift „Die Zeit", 1903, XXXV.,

Was nun aber die materielle Umschreibung der Vehikel, die unter die Bezeichnung Automobil fallen, anbetrifft, so sind verschiedene Definitionen aufgestellt worden. Die Frage hat natürlich ihre hohe Bedeutung nicht bloß für das Polizeirecht, sondern für den ganzen Umkreis des Automobilrechts, wobei freilich zu sagen ist, daß der gefundene Begriff nicht notwendig für alle Materien desselben Anwendung finden muß; man kann gewisse polizeiliche Bestimmungen, die sich auf gewöhnliche Fuhrwerke beziehen, auch auf Velozipede, Motorcycles und Automobile anwenden, dann aber wieder eine Trennung vornehmen für gewisse Vehikel und eine separate Ordnung aufstellen für die zivilistische Haftbarkeit und für das Steuerrecht.

1. Die Verordnung des Königreichs Sachsen von 1901 bestimmt in § 1:

> Die gegenwärtige Verordnung findet auf alle Kraftfahrzeuge (Kraftwagen und Kraftfahrräder) Anwendung, welche nicht auf Schienen laufen, mit Ausnahme der Dampfwalzen, der Straßenlokomotiven zum Fortschaffen und zum Betriebe von Kulturgeräten, sowie ähnlicher Maschinen von besonders großem Gewicht, für welche die seitherigen Bestimmungen in Geltung bleiben.

2. Der schweizerische Gesetzentwurf über die Haftpflicht der Automobile von 1902 spricht von Fahrzeugen, die vermittels elementarer Kraft jedoch nicht auf Geleiseanlagen bewegt werden.[24]) Das Konkordat behandelt „die Motorwagen, Motorcycles und alle anderen Fuhrwerke mit mechanischem Antriebe".

3. Die Polizeiverordnung betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Provinz Brandenburg vom 26. Sep-

S. 117/118, unter dem Titel: Der sprachliche Purismus und der Weltverkehr. — Über Automobilterminologie und weitere puristische Bestrebungen vgl. auch die Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 77.

[24]) B. B., 1902, V., S. 864.

tember 1906 (gültig vom 1. Oktober 1906)[25]) traf Bestimmungen „für den nicht an Bahngeleise gebundenen Verkehr der durch elementare Triebkraft bewegten Fahrzeuge-Kraftwagen und Krafträder auf öffentlichen Wegen und Plätzen".

In § 1 wird bestimmt (am Ende):

> Auf Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen finden die nachstehenden Vorschriften keine Anwendung.

4. Bayern spricht von dem nicht auf Bahngeleisen sich bewegenden Verkehr mit Motorfahrzeugen, Württemberg von dem nicht auf Bahngeleisen sich bewegenden Verkehr der durch Dampf-, Elektrizität-, Benzin-, Petroleum u. dgl. Motoren getriebenen Fahrzeuge (Straßenlokomotiven, Motorwagen, Motorfahrräder).[26])

5. Die vom deutschen Bundesrate beschlossenen Grundzüge für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen lehnen sich diesfalls ganz an die Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Provinz Brandenburg (Einleitung und § 1) an.

6. Österreich besaß in den verschiedenen Landesteilen besondere Automobilordnungen, die sich jedoch im wesentlichen gleichen.[27])

[25]) Voraus ging die Polizeiverordnung für den Landespolizeibezirk Berlin vom 15. April 1901. Sie sprach von Kraftfahrzeugen und fügte parenthetisch Kraftwagen und Kraftfahrräder hinzu (§ 1). Diese Polizeiverordnung, die jedenfalls die wohldurchdachteste und genaueste war, habe ich seinerzeit in meiner Broschüre, S. 43 ff., abgedruckt. Sie findet sich auch in der Abhandlung von v. Bredow, Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, 1904. I., S. 440 ff. Das Buch von Isaac, Das Recht des Automobils, nahm sie zur Grundlage der Kommentierung.

[26]) Isaac, Das Recht des Automobils, S. 11.

[27]) Isaac, Der Motorwagen, 1904, VII., S. 61. Vgl. immerhin Haber, S. 76 und 77, der die verschiedenen Vorschriften zitiert, die bezüglich des Ausweichens und bezüglich des Vorfahrens in Kärnten

Die österreichische Ministerialverordnung vom 27. September 1905, betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern enthält in § 1 folgende Definition:

> Die Bestimmungen dieser Verordnung finden Anwendung auf solche öffentliche Verkehrswege befahrende Kraftfahrzeuge, welche nicht auf Schienen laufen (Automobile und Motorräder). Ausgenommen von diesen Bestimmungen sind Automobil-Feuerlöschwagen, sowie solche Kraftfahrzeuge, welche weder zur Beförderung von Personen, noch zum Transporte von Lasten bestimmt sind, wie Straßendampfwalzen u. dgl.

7. Das dänische Gesetz von 1906 enthält in § 2 eine Definition, in welcher die Motorkraft herausgehoben wird (Dampf, komprimierte Luft, Gas, Elektrizität).

8. In Frankreich besteht ein Décret portant règlement relatif à la circulation des automobiles vom 10. März 1899. Daran schloß sich ein ministerielles Zirkular vom 10. April 1899.[28])

Ein Dekret vom 10. September 1901[29]) hob dasjenige von 1899 nicht auf, sondern ergänzte es nur hinsichtlich der Artikel 5, 7, 8 und 31. Zu dem Dekret vom 10. September 1901 gehört ferner ein ministerielles Zirkular vom

---

und Istrien auf der einen Seite und in den übrigen Ländern andrerseits bestanden haben.

[28]) Beide Aktenstücke sind abgedruckt bei Rixens et Lafont, S. 61, 67. Vgl. auch Haber, S. 6 und 7. — Der Inhalt der in Frankreich maßgebenden zwei Dekrete von 1899 und 1901 ist auch wiedergegeben in dem Dictionnaire de l'Administration Française von M. Bloch, 5. Aufl., herausgegeben von Maguéro, 1905, I., S. 305—307.

[29]) Es ist abgedruckt bei Rixens und Lafont, S. XII—XIV. Diesen Dekreten ging ein ministerieller Rapport voraus, der S. IX—XII abgedruckt ist. Vgl. auch Haber, S. 55 ff. — In Algier besteht ein besonderes Dekret vom 28. Mai 1902.

Digitized by Google

11. September 1901 und eine ministerielle Verfügung vom gleichen Tage.[30]) Kraft des neuen Dekretes werden nunmehr unterschieden:

a) Automobile, die mehr als 30 Kilometer pro Stunde zurücklegen. Diese sind zur Anbringung bestimmter Tafeln verpflichtet;

b) Automobile, die eine geringere Leistungsfähigkeit besitzen.

Das Dekret vom 10. März 1899 erklärte:

> Est soumis aux prescriptions du présent règlement la circulation sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

Das Zirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. April 1899 erläuterte dies in folgender Weise:

> Par l'expression d'automobiles ou de voitures automobiles du règlement il faut entendre tous les véhicules à moteur mécanique, quelle que soit leur nature. Ces expressions comprennent donc non seulement les locomotives routières, les automobiles de poids lourd et de poids moyen avec ou sans avant-train moteur, boggie[31]) ou non, circulant isolément ou remorquant d'autres véhicules, mais encore les véhicules légers, tels que voiturettes, motocycles, etc.

[30]) Sie sind abgedruckt bei Rixens und Lafont, S. XIV—XXI. Das Dekret vom 10. März 1899 und dasjenige vom 10. September 1901 findet sich ferner im Anhange zu der Schrift von J. Imbrecq, L'automobile devant la justice. Accidents — Responsabilités — Procès — Difficultés diverses. Questions de droit pratique mises à la portée de tous les conducteurs d'automobiles et jurisprudence en matière de cyclisme et d'automobilisme à l'usage des hommes de lois. Paris 1904. S. 162—169.

[31]) Boggie heißt die Verbindung eines Wagens mit einer elektrischen Oberleitung. Die Kraft befindet sich dann nicht im Wagen selbst. Vgl. Motor Traction. 1906. III., S. 456.

Im Dictionnaire de l'Administration Française von M. Block[32]) wird unter der Bezeichnung „Automobiles" folgende Begriffsbestimmung angegeben:

> On donne ce nom aux véhicules à moteur mécanique autres que ceux servant à l'exploitation de la voie ferrée, circulant sur la voie publique. Par l'expression d'automobiles ou de voitures automobiles, il faut entendre tous les véhicules à moteur mécanique, quelle que soit leur nature. Ces expressions comprennent donc non seulement les locomotives routières, les automobiles de poids lourd et de poids moyen... mais encore les véhicules légers tels que voiturettes, motorcycles, etc.

9. In den nordamerikanischen Gesetzen finden sich regelmäßig Definitionen über den Begriff der Automobile. Ich hebe heraus:

California, New-York, Ohio:

> „Motor vehicle" shall include all vehicles propelled by any power other than muscular power, provided that nothing herein contained shall . . . apply to motor cycles, motor bicycles, traction engines or road rollers.

Ähnlich Connecticut. Hier werden ausgenommen:

> Road rollers, fire engines, police patrol wagons, ambulances and such vehicles as run only upon rails or tracks.

Delaware:

> Wherever the term „motor vehicle" is used in this act it shall be construed to include automobiles, locomobiles, and all other vehicles propelled wholly otherwise than by muscular power, excepting cars of

[32]) Die herausgehobene Definition findet sich Bd. I, S. 305. Sie ging in der Hauptsache auch über in ein vom Staatsrat des Kantons Neuenburg 1905 erlassenes Règlement d'exécution de la loi d'adhésion au concordat concernant la circulation des automobiles et des cycles en Suisse (Art. 3).

electric and steam railways and other motor vehicles running upon rails or tracks; but nothing in this act contained shall be construed to apply to or to affect bicycles, tricycles or such other vehicles as are propelled exclusively, or in part, by muscular pedal power.

Indiana:

„Motor vehicles" shall include all vehicles propelled by any power other than muscular power, excepting traction engines, road rollers and such motor vehicles as run only upon rails or track.

Iova ebenso.

Kansas:

That the term „automobile" and motor vehicle as used in this act shall be construed to include all types and grades of motor vehicles propelled by electricity, steam, gasoline or other source of energy, commonly known as automobiles, motor vehicles or horseless carriages, using the public highways and not running on rails or tracks.

New Hampshire:

The terms „automobile" and motor cycle as used in this act shall include all vehicles propelled by other than muscular power except railroad and railway cars and motor vehicles running only upon rails or tracks and road rollers.

District of Columbia:

Motor vehicle of any kind, the motive power for which shall be electricity, steam, gas, gasoline, oil, naphta, or other similar source of energy. . . .

Pensylvania:

Motor vehicle whether propelled by steam, gas or electricity.

Illinois:

Automobile or any other conveyance of a similar type or kind used for the purpose of transporting or conveying passengers or freight, or any other purposes, whether said automobile or conveyance or such other vehicle is propelled by steam, gasoline or electricity or any other mechanical power.

New Jersey:

The term „motor vehicle" includes all vehicles propelled otherwise than by muscular power, excepting such vehicles as run only upon rails or tracks. The term „motor cycle" includes only motor vehicles having pedals and saddle with driver sitting astride.

The term „automobile" includes all motor vehicles excepting motor cycles.

Maryland:

Whenever the term „motor vehicle" is used in this subtitle, it shall be construed to include automobiles, locomobiles, and all other vehicles propelled otherwise than by muscular power and having more than two wheels, but shall not be taken to include the cars of electric and steam railways and other vehicles running only upon rails or tracks, road or traction engines, bicycles, tricycles or other similar vehicles propelled exclusively by muscular power, or motor cycles, except as to the speed herein prescribed.

Der große Scharfsinn, der zur Feststellung des Begriffs des Automobils verwendet worden ist, hat, wie mir scheint, eine etwas unpraktische Richtung eingeschlagen. Anstatt positiv zu sagen, was unter die Automobile falle, hätte man eher eine negative Abgrenzung vornehmen sollen.[33]) Für den Begriff ist entscheidend:

[33]) Vgl. auch Isaac, Der Motorwagen, VII., S. 74.

a) daß das Fahrzeug durch eine eigene ihm immanente Kraft betrieben wird. Die tierische und menschliche Kraft scheiden danach aus. Deswegen fallen die gewöhnlichen Fahrräder oder Velozipede, die durch die Muskelkraft der Beine bewegt werden, nicht unter die Automobile. Es ist also ein mechanischer Antrieb nötig. Dieser besteht aber bei Motorfahrrädern (Bicycles, Tricycles, Quadricycles). Dagegen ist es eine Frage für sich, ob diese kleinen Automobile polizeirechtlich den gleichen Bestimmungen zu unterwerfen sind wie die großen;

b) daß das Fahrzeug unabhängig von Schienen läuft. Damit scheiden hier die Straßenbahnen und elektrischen Bahnen aus;

c) daß der Zweck im Transport von Personen oder Sachen besteht. Damit scheiden Straßendampfwalzen aus.[34]) Der technischen Anlage zum Trotz ist zu betonen, daß ihr wirtschaftlicher Zweck ein völlig anderer ist: sie leisten schwere Arbeit, beschäftigen sich aber nicht mit dem Transporte von Personen oder Sachen.

Auch selbsttätige Fahrstühle sind keine Automobile.

d) daß das Fahrzeug sich auf dem Lande und nicht ausschließlich im Wasser bewege. Damit scheiden die Apparate der kommenden Luftschiffahrt (die „Motorballons") und Motorboote und Autopropeller[35]) aus. Anders wäre es nur mit solchen Fahrzeugen, die teils zu Lande, teils zu Wasser sich bewegen.[36])

[34]) Damit stimmen auch einzelne amerikanische Gesetze, z. B. von Connecticut, Delaware, South Dakota. Ebenso nimmt die Polizeiverordnung der Provinz Brandenburg die Straßenwalzen aus. Isaac Das Recht des Automobils, S. 14.

[35]) Isaac, S. 13. Freilich ist hier anzumerken, daß die schweizerische Gesetzgebung neben den Eisenbahnen auch die Dampfboote unter die scharfe Haftpflicht gestellt hat. Ein dem allgemeinen Verkehr zum Zwecke des entgeltlichen Transportes von Personen und Sachen parat gestelltes Motorboot wird danach in der Schweiz, die auch den Begriff der Eisenbahnen sehr intensiv ausdehnte, wohl ohneweiters der Rezeptumshaftpflicht unterstellt werden.

[36]) Es ist hier an ein in Dänemark verwendetes Automobil zu

Wenn man eine Definition nach positiven Merkmalen vorzieht, so muß man diejenige annehmen, welche in den dem deutschen Reichstage vorgelegten Gegenentwurfe enthalten ist; sie lautet folgendermaßen:

> Als Kraftfahrzeuge (im Sinne dieses Gesetzes) gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch eine ihnen innewohnende, nicht menschliche oder tierische Triebkraft bewegt werden können, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein.[37])

Der in dem Berichte des schweizerischen Bundesrates und in der deutschen Gesetzesvorlage verwendete Ausdruck „elementare Kraft" und „elementare Triebkraft" trifft nicht zu, weil er zu sehr den Glauben erwecken könnte, als ob die betreffende Kraft mit einer gewissen Wucht tätig sein müßte, woran man doch bei den Elementen zu denken gewohnt ist. Die gebrauchte Definition geht auch materiell zu weit.

III.

Seitdem die Automobile in den großen Dienst des Verkehrslebens eingetreten sind, hat sich das Straßenbild lebhaft verändert. Zwar wird ohne Grund davon gesprochen, daß früher eine Art Straßenidyll bestanden habe, — wer je in Großstädten gewesen ist, weiß, daß dies eine starke Übertreibung ist. Aber die Automobile und die Motorcycles haben eine so erhebliche Änderung des Verkehrs[38]) mit sich gebracht, daß ernsthaft an den Schutz

---

erinnern, das den Namen Automobilamphibium führt. Vgl. meine Broschüre: Die rechtliche Stellung des Automobils, S. 13 und 14.

[37]) Das niederländische Gesetz vom 10. Februar 1905 (Artikel 1) und die sich anschließende Verordnung vom 6. November 1905 (Artikel 1) sagt, es seien zu verstehen: „onder motorrijtuigen": alle rij-of voertuigen, bestemd om uitsluitend of mede door eene mechanische kracht, op of aan het rij-of voertuig zelf aanwezig, anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen.

[38]) Die gleislosen elektrischen Bahnen (Großbetrieb, 1902, S. 36) scheinen langsam Fortschritte zu machen.

des Publikums gedacht werden mußte; um uns selbst nachhaltig zu schützen, sollten wir freilich mindestens vier Augen besitzen.

Da diese Verbesserung nicht in Aussicht steht, mußte man sich eben mit polizeilichen Maßregeln helfen.[39]) Zwar wurde die absolute Automobilfreiheit, die früher in einzelnen Staaten bestand, von Automobilisten lebhaft gelobt, allein dieses Lob ist unverdient. Der völlig veränderten Situation am Straßenkörper muß Rechnung getragen werden.

Darüber kann ein Zweifel nicht bestehen, daß die Automobile das Recht haben, die Straße zu benützen, wie andere Vehikel. Dieses Recht kann unmöglich im Ernste bestritten werden. Niemand hat auf die Landstraße ein exklusives oder prioritätisches Recht[40]), es stehen sich prinzipiell beim Gemeingebrauch alle gleich und es kommt auf die Zeit der Entstehung der Vehikel nicht an.[41]) Es war deswegen nicht richtig, wenn die Regierung des Kantons Graubünden 1906 beantragte, das Automobilwesen folgendermaßen zu ordnen:

1. jedes nicht besonders konzessionierte Fahren mit Motorfahrzeugen ist im Kanton verboten;
2. bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel und Gewerbe und Verkehr kann die Regierung für einzelne

[39]) Der Erlaß von Vorschriften, welche den Fuhrwerksverkehr auf öffentlichen Straßen regeln, ist geradezu die Urdomäne der Polizei, wie v. Bredow im Jahrbuche der Automobil- und Motorbootindustrie, 1904, I., S. 438, sagt.

[40]) Vgl. Brennwald in der Automobil-Revue, I., S. 2—6. In dieser Abhandlung werden den Automobilisten auch einige gute Räte erteilt, insbesondere wird ihnen der Rat gegeben, sie sollen auf die anderen Berechtigten Rücksicht nehmen, — es ist nur zu wünschen, daß er auch befolgt werde. In der gleichen Richtungslinie bewegen sich die Ausführungen in der Automobil-Revue, I., S. 272 und 273.

[41]) Vgl. auch Huddy, S. 27: . . . the motor carriage has an equal right with other vehicles in common use, to occupy and use the public highways and streets, provided the statutory provisions have been complied with if any exist. (Vgl. auch S. 47 und 48.)

hiefür besonders geeignete Straßenstrecken zum Fahren mit Motorfahrzeugen periodisch Konzessionen erteilen an Personen, die für klaglosen Gebrauch der Motorfahrzeuge und für unbedingte Haftbarkeit bei allen Schadenfällen genügende Gewähr bieten.[42])

Für Übertretungen werden Bußen von 5 bis 1000 Francs nebst der Haftbarkeit vorgesehen.

Die Ausübung des Gemeingebrauchs darf nicht an die Erteilung einer Konzession geknüpft werden. Anders liegt die Sache nur dann, wenn ein gewerbsmäßiger Automobildienst eingerichtet werden will. Viel Aufsehen machte es, daß in der Schweiz einzelne Bergstraßen für den Automobilverkehr gesperrt wurden.[43]) Allein die kompetenten kantonalen Behörden hatten dazu vom Boden des Polizeirechts aus durchaus ein Recht, ob die Gründe, dieses Recht auszuüben, genügend waren, ist eine andere Frage; ich möchte sie nicht ohne weiteres verneinen. Das schweizerische Konkordat über eine einheitliche Verordnung, betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr enthält (unter II.) folgende Bestimmung:

> Das Recht der Kantone, den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf einzelnen Straßen zu verbieten oder auf einzelne Straßen zu beschränken, bleibt gewahrt.

Auch die „Grundzüge" bestimmen ausdrücklich, daß durch polizeiliche Vorschriften oder durch besondere für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen der Ver-

[42]) Die Automobil-Revue, 1906, I., S. 255 macht sich über diese „altväterische Anschauung" lustig.

[43]) Mit dieser Tatsache in Verbindung mit einzelnen unangenehmen Vorgängen hängt zusammen, daß anläßlich der Automobilausstellung in Paris (Dezember 1905) der Automobilboykott über die Schweiz verhängt wurde. Die dort vereinigten Delegierten der Automobilklubs von Deutschland, Amerika, Österreich, Belgien, Spanien, England, Portugal, Ungarn und Frankreich erteilten allen Automobilbesitzern den Rat, die Durchreise durch die Schweiz, die ihnen nur zum Ärger gereichen könne, zu meiden. Vgl. Automobil-Revue, I., S. 15 und 16.

kehr von „Kraftfahrzeugen“ verboten oder beschränkt werden könne. Desgleichen machen die nordamerikanischen Gesetze Vorbehalte.[44]) Die Straßen der Schweiz gebieten nun aber zweifellos eine besondere Rücksichtnahme. Indessen haben sich auch hier die Ansichten in neuester Zeit etwas geändert; denn die Gotthardroute wurde von Uri geöffnet[45]), ebenso die Simplonstraße im Wallis[46]) und die Brünigstraße von Obwalden.[47])

Was nun die Vorschriften im Detail anbetrifft, so können sie juristisch teils als polizeiliche, beziehungsweise gesetzliche Suspensiv-, teils als Resolutiv-Bedingungen für die Benützung oder den Betrieb der Automobile bezeichnet werden.

Bezüglich ihres Inhaltes ist zunächst zu sagen, daß die Anwendung der Verordnungen auf die Militärautomobile mehrfach ausgeschlossen wurde. Dies geschah z. B. auch in Österreich. Die Ministerialverordnung von 1905 bestimmt:

§ 20.

Die dem Militärärar gehörigen Kraftfahrzeuge sind von den vorstehenden Bestimmungen über die Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge ausgenommen.

---

[44]) Huddy bemerkt S. 30: There is very little doubt of the law-making body's power to set apart certain places or roads, free from motor carriage travel, where a reasonably sound necessity exists for the exclusion of automobiles from such places.

[45]) Vgl. die Bemühungen des Schweizer Hoteliervereines, des Touring Club und des Automobilklubs (Automobil-Revue, I., S. 45) und sodann die Mitteilung daselbst S. 313. Anläßlich der Aufhebung der Gotthardsperre wird daselbst S. 322 ausgerufen: Wie lange wird es wohl noch gehen, bis endlich auch die Bündner von ihrer Automobilkrankheit genesen und bemerken, daß es ein kompletter Unsinn ist, wenn eine kleine Talschaft ein Verkehrsmittel, das einen beispiellosen Siegeslauf durch die ganze Welt angetreten hat, aufhalten will.

[46]) Die Simplonstraße wurde dem Automobilverkehr eröffnet, sobald die Post durch den Tunnel geführt wurde (daselbst S. 132 und 286).

[47]) Vgl. daselbst S. 292, aber auch S. 293—295.

§ 21.

. . . Von der Ablegung der Prüfung sind die Lenker der dem Militärärar gehörigen Kraftfahrzeuge dann befreit, wenn sie sich über ihre Befähigung durch ein Zeugnis des technischen Militärkomitees ausweisen.

Im übrigen ist kurz folgendes auszuführen:

1. Es wird eine Garantie verlangt für eine betriebssichere Beschaffenheit und Ausrüstung der Automobile.

Die Verordnungen gebieten eine solche Konstruktion, daß keine Explosion und keine Feuersbrunst entsteht, daß Personen nicht belästigt und Fuhrwerke nicht gefährdet werden. Das französische Décret von 1899 enthält unter dem Obertitel „mesures de sûreté", Artikel 2 bis 6, Bestimmungen. Die Grundzüge sagen in § 2 unter dem Titel „Beschaffenheit und Ausrüstung":

> Die Kraftfahrzeuge müssen betriebssicher und insbesondere so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß Feuers- und Explosionsgefahr, sowie eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Geräusch, durch Entwicklung von Rauch oder Dampf oder durch üblen Geruch möglichst ausgeschlossen ist. Die Vorrichtung zum Auspuffen des Dampfes oder der Gase muß an einer möglichst wenig sichtbaren Stelle angebracht sein.
>
> Die Radkränze dürfen nicht mit Unebenheiten versehen sein, welche geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen.

Daneben bestehen noch Detailvorschriften über die Läutvorrichtung, die Bremseinrichtungen, die Signale Schilde usw. Ferner besteht ein Numerierungszwang in Frankreich, Italien, England, Schweiz.

Die betriebssichere Beschaffenheit muß natürlich während der ganzen Benützungszeit vorliegen und die Polizei-

behörde kann jederzeit eine Untersuchung darüber anstellen, ob das Automobil den Anforderungen genüge (§ 26 der „Grundzüge").

2. Es ist häufig (aber nicht allgemein) eine behördliche obligatorische Prüfung der Automobile vorgeschrieben, bevor sie zum Betriebe zugelassen werden. Angesichts dieser sachlichen Untersuchung kann man von einer Kollaudation der Anlage reden.

Sie ist vorgeschrieben in Italien, und zwar hier von Anfang an auch nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur[48]); es wird dabei unterschieden zwischen automobili ad uso privato (Art. 51) e ad uso pubblico (Art. 72ff.). Man spricht von einer „licenza di circolazione" (Art. 54). Die Untersuchung besteht ferner in Frankreich laut Artikel 7 und 8 des Décret von 1899, in Österreich laut der Ministerialverordnung von 1905 (§§ 12 bis 20), in Deutschland laut den „Grundzügen" (§§ 3 und 4), in der Schweiz laut dem Konkordate (Art. 2 ff.). Der schweizerische Bundesrat erließ überdies am 18. September 1906 eine Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen.[49]) Die Erteilung einer Konzession für Automobilunternehmungen (im Gegensatze zum „Verkehrserlaubnisschein") ist dann nicht vorgeschrieben, wenn die Fahrten im Zusammenhang mit einem Gasthofbetrieb ausgeführt werden und die Unternehmung sich ausschließ-

[48]) Vgl. Haber, S. 79, und Isaac, Der Motorwagen, VII., S. 74. Jetzt gilt Regolamento di polizia stradale, gestützt auf das königliche Dekret vom 8. Jänner 1905, und damit in Verbindung kommen die Normen vom 30. März 1905 zur Anwendung.

[49]) Neue Folge, XXII., S. 565. Die Verordnung stützt sich auf eine Bestimmung, die in einem Bundesgesetze erlassen worden ist, wo man sie kaum sucht, nämlich in dem Bundesgesetze über das Postregal von 1894 (Neue Folge, XIV., S. 385). Sie lautet (Art. 8): Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb sind, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen der Kontrolle des Bundes unterstellt.

lich mit dem Personen- und Gepäckstransport für ein bestimmtes Gasthaus befaßt.

In England ist nur eine Registrierung des Automobils vorgeschrieben. Sectio 2 des Gesetzes von 1903 bestimmt: Every motor car shall be registered. In neuester Zeit wurden aber bestimmte Vorschriften erlassen bezüglich der Konstruktion von Automobilomnibussen in London. Die Verordnung vom 15. November 1906 verlangt ein „certificate of fitness". Es wird darin gesagt, daß der Eigentümer verpflichtet sei, die betreffende Wagentype zur Untersuchung zu stellen und gleichzeitig neben dem certificate of registration ein Zeugnis des Fabrikanten zu produzieren, daß die ganze Einrichtung in Ordnung und zum Gebrauche als Omnibus in jeder Hinsicht geeignet sei (the proprietor must produce a certificate of registration and one from the maker stating the machinery to be safe and in every way fit for use in a public carriage).

Auch in Nordamerika ist regelmäßig nur eine Registrierung vorgeschrieben. In einzelnen Staaten ist nur die Maschine, in anderen der Lenker und in anderen auch der Eigentümer einzutragen. In New-York ist die Registrierung des Eigentümers, des Erstellers und des Chauffeur vorgeschrieben.[50]) Man findet in Amerika, die Registrierung sei die beste Methode für die Identifizierung des Automobilisten und dies genüge zum Schutze des Publikums.[51])

3. Es wird eine Garantie verlangt für die persönliche Qualifikation, das Automobil richtig zu leiten.

[50]) Huddy, S. 35.

[51]) Huddy, S. 27: The reason assigned for the necessity of registration and licensing is that the vehicle should be readily identified in order to debar operators from violating the law and the rights of others, and to enforce the laws regulating the speed and to hold the operator responsible in cases of accident. Auf S. 113 meint Huddy freilich: It is possible that the manufacture and construction of machines may have to be regulated to some extent.

Die betreffenden Vorschriften treten ergänzend an die maschinelle Prüfung heran.

a) Zu diesem Zwecke wird eine automobilrechtliche Majorennität aufgestellt. In England fixierte man die Majorennität auf das zurückgelegte 17. Jahr (Sectio 3 des Gesetzes von 1903)[52]), in Deutschland auf das 18. Jahr (§ 14 der „Grundzüge"), in Dänemark (§ 14 des Automobilgesetzes von 1906) und in Italien auf das 21. Jahr (Art. 62 Regolamento, in Frankreich fehlt es zur Zeit noch an einer Bestimmung[53]) — die im Privatrechte bestehenden Dissonanzen wiederholen sich auch hier in etwas anderer Tonart.

b) Es wird in den meisten Staaten die Abnahme eines Examens und die Ausstellung eines Zeugnisses vorgeschrieben. Man spricht hier von einem certificat de capacité (Art. 11 des französischen Dekrets von 1899) oder von einem Zeugnisse (§ 14 der „Grundzüge"), von „certificato d'idoneità (Art. 62 Regolamento und § III der „Norme").

Artikel 11 des vorhin erwähnten Dekrets von 1899 bestimmt[54]):

> Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service de mines.
>
> Un certificat de capacité spéciale sera institué pour les conducteurs de motorcycle d'un poids inférieur à 150 kilogrammes.

---

[52]) Für Motorcycles genügt das zurückgelegte vierzehnte Jahr.

[53]) Haber beklagt es; denn er bemerkt S. 81: Un automobile entre les mains trop jeunes peut être une cause perpétuelle de danger et il seralt désirable qu'une décision intervînt sur ce point. Es ist jetzt die Einführung einer zwiespältigen Altersgrenze projektiert: eines Alters von 18 Jahren für Automobile bis 35 HP. und von 21 für Automobile in höherer Stärke (Report of the Royal Commission on Motor Cars, S. 55).

[54]) Rixens et Lafont, S. 63.

Und das vom Ministerium der öffentlichen Angelegenheiten am 10. April 1899 erlassene Zirkular gibt über den Inhalt dieses Examens eine höchst interessante Explikation, es drückt sich folgendermaßen aus[55]):

> L'examinateur aura à apprécier, notamment, la prudence, le sang-froid et la présence d'esprit du candidat, la justesse de son coup d'oeil, la sûreté de sa direction, son habilité à varier suivant les besoins la vitesse du véhicule, la promptitude avec laquelle il met en oeuvre, lorsqu'il y a lieu, les moyens de freinage et d'arrêt, et le sentiment qu'il a des nécessités de la circulation sur la voie publique.

Das englische Recht spricht zwar von einer „Lizenz", allein es handelt sich dabei keineswegs um ein Zertifikat der Tüchtigkeit. Jeder kann die Lizenz erhalten, der die automobilrechtliche Majorennität erlangt hat[56]), es müßte denn sein, daß er gerichtlich „disqualifiziert" wäre. Angesichts dieser „Freiheit" kann es nicht überraschen, daß gesagt wurde, es sei auch einem Blinden eine Lizenz für den Automobilbetrieb erteilt worden.[57]) Die Unterwerfung eines Automobilhalters unter eine Prüfung und die daraus hervorgehende Notwendigkeit einer Lizenz wurde in Nordamerika als unstatthaft erklärt, weil damit auf eine Klasse von Bürgern eine Last gewälzt werde, welche gegenüber anderen nicht bestehe.[58])

4. Es werden detaillierte Vorschriften über die Betriebsart aufgestellt, die alle den Zweck ver-

[55]) Daselbst S. 73.

[56]) Langford Lewis and H. Porter, S. 32, führen aus: The license is not a certificate of fitness, and the applicant ist not, as in some counties, required to exhibit his capacity to drive and steer a motor car before being granted it . . . the applicant is entitled as a matter of course to be given a license on payment of five shillings if he resides within the county or county borough, to the council of which he has made his application.

[57]) Der Motorwagen, VII., S. 25.

[58]) Huddy, S. 39.

folgen, das Publikum zu schützen und damit indirekt auch den Automobilhalter.

Diese Vorschriften beziehen sich auf die Leitung und Bedienung des Automobils, die Fahrgeschwindigkeit, das Einbiegen in Straßen, das Ausweichen, die Warnungszeichen. In dieser Beziehung ist auf §§ 15 und 16 der „Grundzüge" zu verweisen. Als Paradigma mag § 16 herausgehoben werden:

> Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verpflichtet. Er darf von dem Fahrzeuge nicht absteigen, solange es in Bewegung ist und darf sich nicht von ihm entfernen, solange der Motor angetrieben ist; auch muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernen will, die nötigen Vorkehrungen treffen, daß kein Unbefugter den Motor antreiben kann.
>
> Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten hat der Führer sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.

Auf das Detail ist natürlich hier nicht einzutreten. Besonders wichtig ist die Frage, ob ein Maximum der Fahrgeschwindigkeit festgestellt werden soll; sie ist sehr umstritten.[59]) Die Polizeiverordnungen auf dem Kontinente variieren insofern, als sie sich an einzelnen Orten mit der allgemeinen Vorschrift begnügen, die Fahrgeschwindigkeit

[59]) Im preußischen Herrenhause wurde (von Graf Hoensbroech) ausgeführt, die Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit sei durchaus nicht unbedenklich, man müsse diese dem Ermessen der einzelnen überlassen, auch hänge sie von örtlichen Verhältnissen ab (Motorwagen, VII., S. 39). In England war gegen die im Motor Act erfolgte Festsetzung der Geschwindigkeitsgrenze (20 Meilen pro Stunde) im Unterhause sehr lebhaft opponiert worden, bevor der Motor car Act von 1902 erlassen wurde. Die Royal Commission beschäftigte sich 1905/1906 damit weiter eingehend.

Digitized by Google

sei so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden und sie stellen dann nur approximativ eine Grenze auf. In diesem Sinne gehen die „Grundzüge" vor (§ 17). Sie sprechen den erwähnten Satz aus und fahren so fort:

> Jedenfalls darf innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahrgeschwindigkeit das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes — etwa 15 Kilometer in der Stunde — nicht überschreiten. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf sie, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

Der aufgestellte Maßstab des Pferdetrabes ist sehr variabel: man spricht vom gewöhnlichen, kurzen, mittleren, gestreckten und frischen Trab.[60])

Das schweizerische Konkordat schreibt beim Durchfahren von Städten, Dörfern oder Weilern, sowie auf den von den kantonalen Behörden dem Motorwagenverkehr geöffneten Bergstraßen ein Maximum von 10 Kilometern in der Stunde, „also die Geschwindigkeit eines Pferdes im Trabe" und auf Brücken, engen Straßen usw. ein solches von 6 Kilometern („die Geschwindigkeit eines Pferdes im Schritt") vor.

In Frankreich wurde das Maximum auf 30 Kilometer pro Stunde auf dem flachen Lande („en rase campagne") und auf 20 Kilometer in zusammenhängenden Ortschaften („dans les agglomérations") fixiert (Art. 14 des Décret von 1899). Daneben bestehen noch besondere Vorschriften über die Normalgeschwindigkeit solcher Automobile, die Beiwägen schleppen (Art. 24). In Italien besteht die Vorschrift, daß die Schnelligkeit in Ortschaften nicht größer sein dürfe als 12 Kilometer pro Stunde und 40 Kilometer „in aperta campagna" (Art. 67 Regolamento).

[60]) In der Schweiz ist der gewöhnliche Trab zehn Kilometer, der Pferdeschritt sechs Kilometer in der Stunde.

Nach dem Gesetze von Dänemark (Lov om Körsel med Automobiler 1903)[61]), kann die Schnelligkeit nicht übersteigen:

15 Kilometer die Stunde in den Städten,
30 Kilometer die Stunde sonst.

Wenn die Straße überfüllt oder schlüpfrig ist, so darf sie nur 8 Kilometer betragen.

Das englische Gesetz von 1896 (Sect. 4) bestimmte eine Normalschnelligkeit von 14 Meilen pro Stunde, allein diese Grenze konnte durch die Lokalbehörden noch reduziert werden. Das neue Gesetz von 1903 erhöhte das Maximum auf 20 Meilen, d. i. 32 Kilometer auf offener Straße, 10 Meilen, d. i. 16 Kilometer in geschlossenen Orten. Dieses Maximum kann nämlich auf Begehren der Lokalbehörden (nicht aber direkt von ihnen) auf 10 Meilen fixiert werden (Sect. 9).

Die Gesetze Nordamerikas stellen allgemein den Satz auf, die Schnelligkeit des Automobils dürfe nicht größer sein, als dies vernünftig und entsprechend erscheine (no person shall operate a motor vehicle on a public highway at a rate of speed greater than is reasonable and proper), oder sie sagen, man dürfe Leib und Leben und Eigentum Dritter nicht durch sorgloses Fahren gefährden. Daneben wird aber vielfach ein ziffermäßiges Maximum aufgestellt für das Fahren in der Nähe von Brücken und Dämmen und bei Kreuzungen, aber es fehlt nicht an bestimmten Fahrlimiten, wobei als Maßstab bald die Meilen, bald die Kilometer pro Stunde verwendet werden.[62])

Wirft man einen Rückblick auf die hier skizzierten polizeilichen Anordnungen, so läßt sich nicht bestreiten, daß sie im Wesen begründet sind. Das Polizeirecht darf

[61]) Annuaire de législ. étr. Deux. Série III, S. 478.

[62]) Das Detail ergibt sich aus dem Buche von Huddy. Einzelne nordamerikanische Gesetze sind auch erwähnt im Annuaire de législ.

und muß hier intervenieren. Das bisherige Recht kennt eine ganze Reihe von Analogien, welche hierher gezogen werden können. Es sei hier erinnert, abgesehen von der Wege- und Straßenpolizei, an die Vorschriften über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, von Fabriken und dann an die Vorschriften über die Wasserrechtskonzessionen.

Auf der anderen Seite ist hier speziell dafür zu sorgen, daß jede unnötige Belästigung wegfällt. Am zweifelhaftesten ist die fixe Reglementierung bezüglich der Schnelligkeit des Fahrens.[63]) Hier tritt die Welt des Philisters am stärksten in Kollision mit der Natur des Automobils, und wie ich weiterhin zufügen möchte, mit dem durchaus berechtigten Ehrgeiz oder Bestreben des Automobilisten.[64]) So beantragt denn auch die in England eingesetzte königliche Kommission, von einem Maximum der im bisherigen Gesetze aufgestellten Schnelligkeitsgrenze abzusehen; ich komme nachher darauf zurück. Den in dieser Richtung in England bestehenden Rechtszustand behandle ich separat, weil die Überschreitung der Schnelligkeitsdauer unter eine wirkliche Strafe gestellt ist. Ich möchte hier noch bemerken, daß der in Belgien erlassene Arrêté royal portant règlement général sur la police du roulage et de la circulation vom 4. August 1899 folgendes bestimmt (Art. 16):

étr. So z. B. ein Gesetz von New-York (2. Serie, II., S. 705, abgeändert 1904, daselbst IV., S. 453), von Illinois (daselbst III., S. 661/662), von Massachusetts (daselbst III., S. 669). Besonders tief hinunter in der Schnelligkeitsdauer geht ein in Quebeck 1904 erlassenes Gesetz über die Automobile, welches das Maximum der Schnelligkeit auf sechs Meilen pro Stunde in den Städten und Dörfern, auf fünfzehn außerhalb fixiert (Annuaire de législ. étr., 2. Série, IV., S. 658).

[63]) J. Imbrecq hat über diese Materie eine besondere Broschüre geschrieben unter dem Titel: Les excès de vitesse en automobile et leur répression. Règlementation — Jurisprudence — Historique et conseils pratiques. Paris 1903.

[64]) Haber, S. 83, bemerkt zutreffend: Une règlementation de la vitesse sans aucun doute s'impose pour les besoins et la sécurité même de la circulation; mais elle ne doit pas être excessive au point de supprimer absolument un des avantages de l'automobile.

La vitesse de marche des voitures automobiles et des motocycles ne peut jamais être supérieure: en rase campagne à 30 kilomètres à l'heure et dans la traverse des agglomérations à 10 kilomètres à l'heure.

Allein diese Bestimmung ist, wie mir aus Belgien mitgeteilt worden ist, lettre morte geblieben!

Endlich mag hier hinzugefügt werden, daß neuestens vorgeschlagen wird:

Es sei im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit die Forderung zu erheben, daß alle Personen, die ein Automobil selbst steuern, sich 24 Stunden vor Beginn der Fahrt, sowie während der ganzen Dauer der Fahrt einschließlich der Fahrtpausen jeden Genusses geistiger Getränke enthalten.

Dabei wird zart angedeutet, daß diese wenig schroffe Form der Fassung gewählt werde, weil man damit von einem Übergangsstadium aus das Gebot der späteren völligen Abstinenz präparieren wolle.[65])

[65]) Vgl. Martin Hartmann in Leipzig in Mäßigkeitsblätter, Berlin 1906, S. 200—205.

Zweiter Teil.

Das bestehende Schadenersatzrecht und die projektierte Einführung der strengen Haftpflicht der Automobile.

I.

Wenn es sich frägt, nach welcher Maßgabe eine juristische Verantwortlichkeit desjenigen besteht, welcher den anderen durch ein Automobil tötet oder verletzt, oder welcher Sachen eines anderen beschädigt oder zerstört, so geben die positiven Gesetzgebungen eine durchaus klare und einfache Antwort. Der Täter hat für die Folgen dann, aber nur dann einzustehen, wenn ihm vom Beschädigten nachgewiesen werden kann, daß er sich einer Arglist (einer bösen Absicht) oder einer Fahrlässigkeit (eines Versehens) schuldig gemacht hat.[1]) Dieses Prinzip ist im österreichischen BGB., § 1293, im deutschen BGB., § 823, im Code civil Art. 1382, in Art. 50, Schweizer OR. ausgesprochen. Wenn der Automobileigentümer das Fahrzeug nicht selbst leitet, sondern durch einen Angestellten leiten läßt, so haftet er nach dem deutschen und schweizerischen Rechte für die Nachlässigkeit seines Angestellten, sofern er nicht beweist, daß er bei der Auswahl der betreffenden Person,

---

[1]) Vorbehalten bleibt hier eine Schädigung des Eigentums und dessen weitere Gefährdung durch den Automobilbetrieb. Vgl. das Urteil des Oberlandesgerichtes Dresden vom 25. Oktober 1897, abgedruckt bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 1898, XIV., S. 338 und 339.

bei der Leitung oder bei der Beschaffung des Automobils die im Verkehr erforderliche Sorgfalt angewendet habe oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde (§ 831 BGB., und Art. 62 OR.). Im französischen Rechte (Art. 1384 Code civil) wird bei den maîtres und commettants dieser Entlastungsbeweis nicht zugelassen.

Nun ist es richtig, daß für die Frage des Einzelfalles auch zivilrechtlich sehr wichtig ist:

1. ob eine Polizeivorschrift oder eine Bestimmung der Straßen- oder Wegepolizei verletzt wurde[2]);

2. ob eine Norm des Strafgesetzbuches übertreten wurde;

3. ob der Täter etwa sonst die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet habe.

Allein es bleibt trotzdem im allgemeinen zunächst der Satz bestehen, daß der Beschädigte den Hauptbeweis dafür zu leisten hat, daß das Automobil infolge eines Verschuldens des Inhabers den Schaden verursacht hat. Die bei der Zufügung von Schäden durch Automobile maßgebenden Grundsätze ruhen mit anderen Worten auf dem normalen Zivilrechte — es kommt das gewöhnliche Schadenersatzrecht zur Anwendung. Zur Zeit des Erlasses der zitierten Gesetzbücher kannte man natürlich die Automobile noch nicht.

Diese Ordnung der Dinge hat man als defekt angesehen und gefunden, es sei durchaus nötig, für die Auto-

[2]) Zweifellos liegt es nicht in der Kompetenz der Polizeibehörden, Haftpflichtgrundsätze zu statuieren. Und wenn Automobilverordnungen die Fehlbaren für allen angerichteten Schaden haftbar erklären, so gilt dies nicht, weil sie es sagen, sondern obschon sie es sagen; juristisch kommt das Privatrecht zur Anwendung, wie es in dem einzelnen Staate besteht. Eine Schadenersatznorm wurde aber ausgesprochen z. B. in der Verordnung des Regierungsrates Obwalden vom 22. August 1900 (Artikel 6). Vgl. Landbuch für den Kanton Unterwalden ob dem Walde, II., S. 483, und ebenso in der Verordnung des Regierungsrates Luzern vom 21. März 1903 (§ 34).

Digitized by Google

mobile ein besonderes Recht aufzustellen: man will die Automobile der strengen Haftpflicht unterwerfen. Dabei faßt man die Automobile und Motorcycles (oder Motorräder) zusammen, scheidet dagegen Straßenwalzen[3]) und vollends die bloßen Fahrräder[4]) aus; ich glaubte vor Jahren, es komme ein Spezialgesetz überhaupt nur für die Automobilwagen in Frage, allein ich sehe ein, daß ich mich geirrt hatte: neben dem Großen muß man auch das Kleine nicht übersehen!

Angeregt wurde die Erhöhung der Haftpflicht zuerst von Syndicus Hilse in Berlin, der darüber 1899 in der juristischen Gesellschaft in Berlin einen Vortrag hielt.[5])

[3]) Anderer Ansicht ist hier der schweizerische Bundesrat. In seinem Berichte an die Bundesversammlung bemerkt er, in der Benutzung des Dampfes für die Straßenwalzen liege die Entfesselung einer Naturkraft, welche bei Unfällen eine analoge Ausgleichung des Schadenersatzes rechtfertige, wie bei den Automobilen (B. B., 1902, V., S. 864).

[4]) Als Erfinder des Fahrrades gilt heute Michael Kassler in Braunsdorf (Merseburg), der zwischen 1760 und 1770 ein Laufrad erstellte mit zwei hölzernen Rädern, deren Achsen durch einen Holzrücken verbunden waren, mit einem Sattel und einem Querholz als Lenkstange. Daneben wird noch der badische Oberforstmeister Drais zitiert, der 1817 eine Laufmaschine als eine Art Prototyp des Fahrrades vorgeführt haben soll. — Über die Haftpflicht des gewöhnlichen Fahrrades ist das Urteil des deutschen Reichsgerichtes 48, S. 343—347, und des Appellationshofes Bern (Revue, 18, Nr. 93) zu vergleichen.

[5]) Vgl. Hilse, Unabwendbare Notwendigkeit zur Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile, Berlin 1900. Im Jahre 1902 publizierte ich eine kleine Broschüre: Die rechtliche Stellung der Automobile. Die Haftpflicht im speziellen ist behandelt von Benno Vorwerk. Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda. Dissertation, Düsseldorf 1904, und E. Guyer, Ein schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, Zürich 1906. Vgl. auch Walloth, Der Automobilismus auf öffentlichen Straßen, Wiesbaden 1904. Dies ist ein Separatabzug aus der Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen. Das früher zitierte Buch von Isaac: Das Recht des Automobils, berührt die Frage der Haftpflicht nur ganz im Vorbeigehen (S. 119—121, 148, 187, 191—196).

Im Jahre 1902 beschäftigte sich auch der deutsche Juristentag mit der Frage:

Empfiehlt sich und in welchem Umfange die Ausdehnung der Haftpflicht auf Fahrzeuge, welche unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Straßen durch elementare Kraft bewegt werden?

Der erwähnte Syndicus Hilse gelangte in seinem Gutachten[6]) zu folgenden Schlüssen:

1. Die Ausdehnung der Haftpflicht auf Fahrzeuge, welche unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Straßen durch elementare Kraft bewegt werden, ist dringend zu empfehlen und darf nicht verschoben werden;
2. als verantwortlicher Unternehmer des Betriebes hat stets der Eigentümer des Kraftfahrzeuges zu gelten;
3. ihm sind die Einreden eigener Verschuldung des Verunglückten und höhere Gewalt zu gestatten;
4. sind bei einem Unfalle mehrere haftpflichtige Fahrzeuge beteiligt, so hat unabhängig davon, ob das eine von ihnen an Schienen gebunden ist, der Unternehmer desjenigen Betriebes dafür einzutreten, auf dessen Seite die alleinige oder überwiegende Schuld liegt;
5. zur größeren Sicherung der beim Betriebe von Kraftfahrzeugen Verunglückten gegenüber mittellosen Kraftfahrern ist zu empfehlen, daß die Kraftfahrer zu einer Genossenschaft nach Vorbild der Unfallsberufsgenossenschaften vereinigt und beitrittspflichtig erklärt werden, und diese Genossenschaft den Verunglückten für deren Schaden aufzukommen hat.

Dagegen ist auch hier zu verweisen auf die schon S. 6 oben zitierten französischen Schriften von Rixens et Lafont, Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme, ferner von Haber, L'automobile devant la loi, S. 95 ff., und endlich Imbrecq, L'automobile devant la justice, Paris 1904, S. 12 ff. Auch die Schrift von Huddy behandelt einzelne Haftpflichtfragen.

[6]) Das Gutachten ist in den Verhandlungen des XXVI. deutschen Juristentages, 1902, I., S. 1—55, abgedruckt.

Der deutsche Juristenverein bejahte die aufgestellte Frage, wonach die Haftpflicht der Automobile eingeführt werden soll. Gleichzeitig sprach er sich auch für die Begründung einer genossenschaftlichen Haftung aus[7]), indessen war diese letztere Idee nicht genügend vorbereitet.

Die Frage der Haftpflicht fand nun keine Ruhe mehr. Zunächst wollte man die Automobile als eine Art von Privateisenbahnen kurzer Hand der Eisenbahnspezialgesetzgebung über die Haftpflicht unterstellen. Im preußischen Herrenhause wurde folgende Gesetzesbestimmung vorgeschlagen[8]):

> Wird bei der Fahrt durch ein Automobil eine Person oder eine Sache beschädigt, so haftet der Eigentümer des Automobils für den Schaden, wie der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes nach dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, resp. nach dem preußischen Eisenbahngesetz vom Jahre 1838.

Auch die Schweiz ging (1903) von der Idee aus, daß die Haftpflicht der Automobile am besten mit der schon seit längerer Zeit pendent gewesenen Revision des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post verknüpft werden könnte[9]); es handelte sich also, wie aus dem Titel des Gesetzes ersichtlich ist, um eine Ordnung von

---

[7]) Vgl. dazu Benno Vorwerk, S. 109—112. Er selber entwickelt den Gedanken einer Zwangsgenossenschaft weiter (S. 112 ff.).

[8]) Der Motorwagen, 1904, VII., S. 36.

[9]) Herr Nationalrat Scherrer-Füllemann hatte in der Bundesversammlung vom 23. Juni 1902 beantragt, die Automobile den Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu unterstellen. Ich unterstützte diesen Gedanken in einem Aufsatze: Die Automobile und die schweizerische Gesetzgebung im Schweizer Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung, 1903, IV., S. 37—41. Die letztere Abhandlung wurde geschrieben zur Widerlegung eines Artikels von Gmür (Zeitschrift des bernischen Juristenvereines, XXXIX., Heft 3). Darauf replizierte Gmür in einer so unakademischen Tonart, daß ich es mir versagen muß, darauf weiter einzutreten.

Haftpflichtfragen, die mit dem Betriebe sehr heterogener Verkehrsanstalten zusammenhängen. Allein die Bundesversammlung hob dann zur Bekämpfung des vom Bundesrate aufgenommenen Antrages die Divergenzen heraus, die zwischen den Eisenbahnen und den Automobilen bestehen.[10]) Und so stellte man das Bundesgesetz, das den vorhin erwähnten Titel führt, fertig, ohne die Automobile zu erwähnen (28. März 1905) in der Meinung, daß der Bundesrat ein Spezialgesetz über die Automobile ausarbeiten und vorlegen solle — bis heute ist dies indessen noch nicht geschehen.[11])

Sobald der Schweizerische Automobilklub vernahm, daß die Schweiz die Automobile unter eine strenge Haftpflicht stellen wolle, machte er dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement eine Eingabe (und zwar schon am 20. Oktober 1902), worin er lebhaft dagegen protestierte. Er machte geltend, bis jetzt sei in keinem anderen Lande

[10]) Natürlich bestehen diese Divergenzen, allein die Frage war nicht richtig gestellt. Das maßgebende Haftpflichtprinzip wurde ja nicht bloß gegenüber den Eisenbahnen aufgestellt, sondern auch gegenüber den Dampfschiffen und Posten. Die wirklich maßgebende Frage war danach die, ob es sich rechtfertige, an diese innerlich sehr verschiedenartigen Verkehrsmittel hinsichtlich der Haftpflicht auch die Automobile anzugliedern oder nicht. Mir speziell fiel dagegen niemals ein zu sagen, daß die Automobile Eisenbahnen seien. Und so hat denn auch das deutsche Reichsversicherungsamt am 8. Oktober 1904 unfallversicherungsrechtlich gewiß zutreffend entschieden, daß der Kraftwagenbetrieb nicht unter den Eisenbahnbetrieb falle (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 1905, XXI., S. 278—280).

[11]) In der Herbstsession 1905 sprach Rossel im Nationalrate die Erwartung aus, daß die Vorlage über die Haftpflicht der Automobile nicht mehr lange auf sich warten lasse. Darauf antwortete Bundesrat Brenner, daß das Spezialgesetz über die Automobile nicht habe eingebracht werden können, bevor das revidierte Haftpflichtgesetz von 1905 in Kraft getreten sei. Gleichzeitig fügte Brenner hinzu, der Bundesrat werde sich auf die Ordnung der Haftpflicht beschränken und die Idee einer gleichzeitigen rechtlichen Ordnung des Automobilverkehrs überhaupt nicht zu der seinigen machen. Ohne Verfassungsrevision ginge dies nicht an.

eine derartige Norm erlassen worden. Sodann wurde betont, geschädigt würden dadurch die Hotelindustrie, Arbeiter aller möglichen Berufe, indem einer sich entwickelnden Industrie der Lebensfaden abgeschnitten würde, ferner die Eigentümer der Automobilwagen, deren Zahl sich mit jedem Tage vermehre; denn sie würden einer strengeren Haftpflicht als die übrigen Wagenbesitzer unterworfen. In einer weiteren Eingabe an die Bundesversammlung (12. März 1903) stellte der Automobilklub den Antrag:

1. es möchte zur Zeit auf eine Spezialgesetzgebung über die Automobile nicht eingetreten, sondern es möchten das Vorgehen auswärtiger Staaten und gleichzeitig die Ergebnisse der Polizeiverordnungen über den Automobilverkehr abgewartet werden;
2. eventuell möchten vor Eintreten auf den Gegenstand Experten bestellt oder Versuche angeordnet werden, um in authentischer und präziser Weise die Art und die Größe der durch die Automobile für den Verkehr angeblich geschaffenen Gefahren festzustellen;
3. in der Sache selbst sei der Automobilverkehr unter der Herrschaft des gemeinen Rechtes zu belassen, unter gleichzeitiger Einladung an die zuständigen Behörden, die Schritte zum allgemeinen Inkrafttreten der schon ausgearbeiteten einheitlichen Regelung zu befördern;
4. eventuell sei für die Haftpflicht der Automobilfahrer das System des Artikel 65 des Obligationsrechts zu adoptieren, wobei namentlich der Entlastungsbeweis, daß der Fahrer alle erforderliche Sorgfalt in der Verwahrung und Beaufsichtigung (Führung) angewendet habe, vorzubehalten wäre.

Auch sonst ist in der Schweiz die Idee der Spezialhaftpflicht scharf angefochten worden.[12])

[12]) Namentlich hat Brennwald in einem 1905 gehaltenen Vortrage: Der Automobilismus im Recht die Ansicht verfochten, die Unterstellung der Automobile unter die Eisenbahnhaftpflicht sei

Die anderen Staaten ließen sich aber durch die erwähnte Opposition nicht hindern, der Haftpflichtgesetzgebung näher zu treten. Im Jahre 1904 erschien der österreichische Gesetzentwurf. Sofort wurde eine scharfe Opposition eröffnet und Isaac bemerkte in Verbindung mit dem Abdrucke des Gesetzesvorschlages, es werde Sache aller automobilistischen Vereinigungen in Deutschland und Österreich sein, gegen diesen Gesetzentwurf, der bei seiner Durchführung der Industrie einen unberechenbaren Schaden zufügen würde, auf das energischeste Stellung zu nehmen und nachzuweisen, wie falsch die Prämissen seien, auf welchen sich der ganze Gesetzentwurf aufbaue.[13])

Im deutschen Reichstage wurde 1904 (von Gröber) folgender Antrag eingebracht:

> Der Reichstag wolle beschließen: die verbündeten Regierungen um Einbringung eines Gesetzentwurfes zu ersuchen, nach welchem für den bei dem Betrieb von Automobilen auf öffentlichen Straßen und Plätzen entstandenen Personen- und Sachschaden der Betriebsunternehmer zu haften hat, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Beschädigten oder Sachinhabers verursacht ist.

Sofort wurde dieser Antrag mit der Etikette „automobilfeindlich“ versehen.[14]) Auch der vom Reichskanzler

unrichtig und materiell genüge auch die Haftung für Verschulden. Der Vortrag erschien in Nr. 10 der Allgemeinen Automobil-Zeitung von 1905 und separat. Vgl. auch Automobil-Revue, 1906, I., S. 179 ff., 224 ff.

[13]) Isaac, Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 545. Dieser Nachweis ist meines Wissens nirgends geleistet worden.

[14]) Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 68. Auch Lutz opponiert in seiner Abhandlung: Der Automobilismus auf öffentlichen Straßen (Der Motorwagen, a. a. O. S. 313—315, speziell S. 315) gegen die Zweckmäßigkeit einer strengen Haftpflicht. Neuestens wird von einem Militär behauptet, die im Interesse der Landesverteidigung sehr erstrebenswerte Entwicklung eines so wichtigen Kriegsmittels,

Digitized by Google

dem deutschen Reichstag vorgelegte Gesetzesentwurf wurde vielfach angefochten und mit den schärfsten Ausdrücken belegt. Der deutsche Automobilklub nahm am 3. November 1906 einstimmig eine Resolution an, die folgendermaßen lautet:

> Wir halten das Automobil-Haftpflichtgesetz in der dem Reichstage gegenwärtig vorliegenden Fassung für ungerecht und unheilvoll:
>
> 1. weil die von vorurteilsfreien Verkehrstechnikern und Statistikern nachgewiesene überlegene Verkehrssicherheit des Automobils die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes, das ganz den Charakter eines Ausnahmegesetzes trägt, als überflüssig erscheinen läßt;
> 2. weil die Haftpflicht mit ihren materiellen Konsequenzen die Kauflust auf dem Motorfahrzeugmarkt so beeinträchtigen wird, daß das Gesetz einen Ruin der Automobilindustrie herbeiführen würde, einer Industrie, die sich nach kampf- und opferreichen Jahren zu ihrer jetzigen Stabilität durchgerungen hat und zur Zeit Hunderttausenden von Familien Arbeit und Brot gibt;
> 3. weil der allgemeine Rückgang des Automobilismus die Verwendung des Kraftfahrzeuges für strategische Zwecke vermindern und unsere Landesverteidigung schwächen wird.
>
> So warnen wir aus juristischen, volkswirtschaftlichen und patriotischen Gründen vor der übereilten Annahme dieses Knebelungsgesetzes und hoffen,

---

wie die Automobile seien, würde zweifellos durch ein strenges Haftpflichtgesetz unterbunden werden (Woche, 1906, S. 1946). In der Denkschrift, welche der Verein deutscher Motorfahrzeugindustrieller dem Reichstage einreichte (Dezember 1906), wird von dem furchtbaren Schaden gesprochen, den der Gesetzentwurf der deutschen Automobilindustrie zufüge: er bedeute mit Sicherheit den Ruin der deutschen Industrie. Vgl. die in Berlin erscheinende Zeitung Sport vom 7. Dezember 1906.

besonders von der volkswirtschaftlichen Einsicht des Reichstages, daß eine Wiederaufnahme der Gesetzesvorlage erst dann erfolgen wird, wenn die allgemeinen statistischen Erhebungen über die Verkehrssicherheit auf den öffentlichen Straßen objektive Grundlagen für ein Gesetz geschaffen haben.

Die Resolution wurde dann zur Petition und in dieser Form ist sie Ende 1906 dem Reichstage mit Unterschriften vorgelegt worden. Allerdings enthält die Resolution auch noch einen weiteren Zusatz, von dem nachher zu sprechen sein wird; es wird nämlich beigefügt, eine Verschärfung der bestehenden Haftpflichtbestimmungen sei im Interesse einer gerechten Ausgleichung der bei einem Automobilunfall vorkommenden Schäden wohl diskutierbar.

Nachdem nun beabsichtigt ist, die Haftpflicht für die aus dem Automobilbetrieb hervorgehenden Schädigungen durch Spezialgesetze zu ordnen, hat es keinen Zweck mehr, darüber Betrachtungen anzustellen, ob eine Unterstellung der Automobile unter die Eisenbahngesetzgebung passe oder nicht.[15])

Wenn man vollständig objektiv und ohne jede Voreingenommenheit an die vorwürfige Frage herantritt, so muß man zunächst anerkennen, daß beide Teile, die Freunde und Gegner einer erweiterten Haftpflicht, sich Übertrei-

---

[15]) Es entfällt damit ein erheblicher Teil der bisherigen Diskussion. Vgl. diesfalls auch Lutz, Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 313—315, der jene Analogie bestritt. Das Gleiche tat G. Dechamps, daselbst S. 116. — Der von Isaac in der Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 62, wegen der Einführung der juristischen Haftpflicht der Automobile entwickelte Sarkasmus ist ungerechtfertigt. Übrigens überrascht es mich wirklich, zu vernehmen, daß die Eisenbahnen auf privatrechtlichem Gebiete ihre strafrechtlichen Privilegien büßen müssen. Eine solche Auffassung über die innerlich absolut notwendige Rezeptumshaftpflicht der Eisenbahnen ist irrig; eine derartig intime Korrelation zwischen der Haftpflicht und dem Strafschutz besteht nicht!

bungen haben zu Schulden kommen lassen.[16]) Dieser Vorwurf kann auch der Diskussion, die am deutschen Juristentage stattfand, nicht vollständig erspart werden. Allein in das andere Extrem verfallen auch die Gegner der verschärften Haftpflicht.[17]) Insbesondere ist es doch eine gewagte Behauptung, zu sagen, daß die Automobilindustrie dadurch ruiniert werde; gelegentlich wurde auch ausgeführt, der Beweis, daß dies nicht geschehe, sei noch nicht geleistet, wie wenn die Anhänger der neuen Gesetzesentwürfe den Beweis einer so weitgehenden nicht von ihnen aufgestellten Behauptung zu leisten hätten.[18]) Auf der anderen Seite muß zugegeben werden, daß es eine der größten Torheiten des Staates wäre, Rechtssätze aufzustellen, welche eine solche Wirkung hätten, nur deswegen, weil die juristische Eleganz oder Ästhetik sie zum Ausbau des Rechtssystems fordern sollte. Die Gesetzgebung ist ausschließlich dazu da, den praktischen Bedürfnissen aufzuhelfen und dabei sich von dem Maßstabe sorgfältig abwägender Gerechtigkeit leiten zu lassen.[19]) Die Jurisprudenz hat ihr dabei unparteiisch voranzugehen.

---

[16]) Die früher zitierte Schrift von Guyer enthält ebenfalls verschiedene Übertreibungen und Unrichtigkeiten. Vgl. dazu Brennwald, Autmobilhaftpflicht, in Automobil-Revue, 1906, I., S. 179—186.

[17]) So z. B. trifft dies zu bei Levin-Stoelping im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, 1904, I., S. 428/429.

[18]) Die Motive zu dem deutschen Gesetzentwurfe stehen auf einem anderen Boden; denn sie sagen, es sei nicht zu besorgen, daß der Automobilverkehr und die Automobilindustrie durch die vorgesehene Verschärfung der Haftpflicht in ihrer Entwicklung gehemmt werden könnten.

[19]) Der Schutz der Industrie mit 180.000 Arbeitern und 60 Millionen Mark Produktion wurde auch im preußischen Herrenhause (von Graf v. Tiele-Winckler) angerufen, um vor gesetzgeberischen Bestimmungen an sich und speziell betreffend die Haftpflicht zu warnen, ebenso von v. Reinersdorff (Der Motorwagen, 1904, VII., S. 36). In einem Artikel des Berliner Tageblatt vom 3. Dezember 1906 wird ausgeführt, die Annahme des deutschen Haftpflichtgesetzes in der vorliegenden Gestalt würde den Ruin von 500.000 Existenzen herbeiführen!

Nun wurde freilich geradezu eine dilatorische Einrede erhoben. Man behauptete nämlich, es mangle das maßgebende Tatsachenmaterial, um gesetzgeberisch richtig vorzugehen und es müsse allem vorausgehend die prozentuale Beteiligung der Automobile an den Vorfällen abgewartet werden. Die automobiltechnische Gesellschaft in Berlin bat in der dem deutschen Reichstage vorgelegten Petition in erster Linie:

> den in Rede stehenden Entwurf abzulehnen, und statt dessen die Errichtung einer staatlichen Unfallstatistik für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen seitens der Reichsregierung zu beantragen und ferner die Reichsregierung zu veranlassen, daß die auf diesem Wege gesammelten statistischen Ergebnisse mindestens jährlich einmal zur Kenntnis der beteiligten Kreise gelangen.

Die Aufstellung einheitlicher statistischer Ermittlungen über die Zahl und Schwere der beim Automobil vorkommenden Unfälle ist für das deutsche Reichsgebiet angeordnet worden.[20])

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein machte eine Eingabe an den Reichstagsausschuß, in welcher er geradezu die Bitte aussprach, die weitere Beratung des Automobilhaftpflichtgesetzes so lange hinauszuschieben, bis das Ergebnis der von der Reichsregierung veranstalteten Enquete über den Umfang der Unfälle im Automobilverkehre vorliege. In der Eingabe wird folgendes ausgeführt[21]):

> Die bestehende Ungewißheit über den Umfang des Automobilverkehrs und der durch ihn verursachten Unfälle, der Mangel einer Statistik über die vorhandenen Fahrzeuge und besonders auch deren Pferdestärken sowie die mangelnde Kenntnis der Gewähr, welche die Besitzer dieser Fahrzeuge durch ihre wirtschaftlichen Verhältnisse

[20]) Automobil-Revue, 1906, I., S. 186 und 224.
[21]) Vgl. Sport vom 14. Dezember 1906.

bieten, haben uns zu der Überzeugung geführt, daß alle Erörterungen über die angestrebte besondere Haftpflicht der Automobilbesitzer und die Art der Ausführung einer solchen so lange nur akademischer Natur sein können, als der Mangel an Unterlagen fortbesteht. Wir nehmen an, daß zur Zeit im Verkehr die Luxus- und Sportfahrzeuge von großer Pferdestärke bei weitem vorherrschen und im Besitze reicher Leute sind; diese Fahrzeuge mögen zu Bedenken geführt haben, welchen durch die verstärkte Haftpflicht entgegengewirkt werden soll. Es erscheint aber ganz ausgeschlossen, mit dem Fortbestande derartiger Verhältnisse rechnen zu können; denn hiemit würde auch der Industrie wenig gedient sein, weil für große Wagen immer nur eine eng begrenzte Zahl von Käufern vorhanden sein wird. Wir rechnen mit der Wahrscheinlichkeit, daß das Motorfahrzeug eine Verallgemeinerung finden wird, ähnlich den Nähmaschinen, den Fahrrädern, den landwirtschaftlichen Maschinen u. dgl. Die Anforderungen an große Kraftleistungen werden dann für die Mehrzahl der Zukunftsfahrzeuge, schon mit Rücksicht auf die Anschaffungs- und Betriebskosten, sehr zurücktreten. Es werden sich technische und industrielle Verhältnisse entwickeln, die gegenwärtig ganz unübersehbar sind, die erst den ganzen Wert des Motorfahrwesens für Handel, Verkehr und Industrie erweisen, und die durch verfrühte gesetzgeberische Maßnahmen in ihrer gesunden und natürlichen Entwicklung unterbunden werden. . . .

Unsere Konkurrenzländer sehen mit innerem Wohlbehagen und geschäftlicher Schadenfreude, wie aus der ausländischen Fachpresse immer wieder zu entnehmen ist, dem Beginnen Deutschlands zu, seine Automobilindustrie durch gesetzgeberische Maßnahmen in ihrer Lebensfähigkeit zu untergraben; sie dagegen haben diejenigen Gesetzentwürfe, welche sich auf den gleichen Gegenstand bezogen und ihre Entstehung meistens dem mangelnden Verständnis gewisser Volkskreise für das öffentliche Verkehrsleben verdankten, wieder beiseite gelegt. Besonders Frankreichs Automobilindustrie konnte sich bei der dortigen Bewegungsfreiheit so stark entwickeln, daß sie von einer Konkurrenzindustrie wohl kaum wieder eingeholt werden wird. Während nämlich die französische Ausfuhr von Motorfahrzeugen im Laufe dieses Jahres etwa 140 Millionen Franken bei einer geringen Einfuhrmenge betragen dürfte, schließt die deutsche Ein- und Ausfuhr voraussichtlich mit je 20 Millionen Mark ab.

Diese Zahlen geben ein äußerst ungünstiges Bild von der Entwicklung unserer Industrie: seit dem Einbringen des Haftpflichtgesetzentwurfes ist die Ausfuhr im Verhältnis zur Einfuhr immer mehr zurückgegangen und wird am Schlusse des Jahres diese unbedingt übersteigen. Das Bild verschiebt sich noch bedeutend zu unseren Ungunsten, wenn wir nur den Handelsverkehr in Personen-

Motorwagen in Betracht ziehen, denn in den ersten zehn Monaten des Jahres 1906 führten wir an solchen 17.059 Doppelzentner im Werte von 14,864.000 Mark ein, dagegen nur 14.139 Doppelzentner im Werte von 11,665.000 Mark aus.

Diese ungünstige Entwicklung ist nach dem Urteile aller sachverständigen Kreise in erster Linie darauf zurückzuführen, daß seit der Einbringung des Haftpflichtgesetzentwurfes ein schwerer Druck auf unserer Motorwagenindustrie lastet, der vor der Investierung weiterer Betriebsmittel in Vergrößerungen bestehender oder in Einrichtungen neuer Fabriken zurückschreckt. Unsere Kapitalisten sind anscheinend eher geneigt, sich dem risikolosen Handel mit fremden Fahrzeugen zuzuwenden, als ihr Geld in schwer gefährdete Industrieunternehmungen zu stecken. Sollte aber der fragliche Entwurf zum Gesetz werden, dann wird diese Bewegung unzweifelhaft noch verstärkt und dadurch ein Industriezweig vollständig lahmgelegt werden, der vorher zu den schönsten Hoffnungen für unsere Volkswirtschaft berechtigte.

Nun ist es gewiß unbestreitbar, daß es sehr wünschenswert wäre, vor Erlaß jedes Gesetzes und auch eines solchen über die Automobile alle möglichen Ausweise und statistischen Tabellen zu besitzen. Allein der Gesetzgeber kann unmöglich alle diese Sammlungen schätzenswerten Materials abwarten, bis er eingreift. Damit würde der Gerechtigkeit dann ein schlechter Dienst geleistet, wenn man findet, daß sie unter dem bestehenden Rechte leidet. Auch mache ich darauf aufmerksam, daß die Eisenbahngesetzgebung mit ihren neuen Normen wenigstens in einzelnen Ländern gleichfalls ohne die Statistik abzuwarten, vorging. Das in der Eisenbahnrechtsgeschichte so wichtige Gesetz Preußens vom 3. November 1838 wurde erlassen, als im ganzen eine Eisenbahnstrecke von nicht mehr als 158 Kilometer und nicht die mindeste statistische Tabelle bestand; dieses Gesetz wurde das Vorbild der ganzen modernen Eisenbahnhaftpflicht! Auch ist es sicher, daß die Automobile in vielen Fällen die Unfälle nicht verursachen, daß vielmehr der Grund auf die Nachlässigkeit der Fuhrleute oder des Publikums fällt, oder daß höhere Gewalt vorliegt; dies ist im Einzelfalle zu untersuchen, welcher Pflicht die Gerichte natürlich auch nachkommen werden.

Digitized by Google

Unter diesen Umständen ist auf die Frage der Gesetzesänderung einzutreten. Wie will man nun, nachdem die einfache Unterstellung der Automobile unter das Eisenbahnrecht aufgegeben worden ist, vorgehen? Es wird verlangt, daß das von der juristischen Doktrin herausgearbeitete neue Haftpflichtprinzip (das Prinzip der Gefährdung) auch auf die Automobile Anwendung finde, soweit es sich um den privatrechtlichen Verkehr handelt.

II.

Die Gesetzesentwürfe der vier europäischen Staaten, welche erwähnt wurden, streben einen Rechtszustand an, kraft dessen der in seiner Person oder in seinen Vermögenswerten Beschädigte dispensiert wird von dem Nachweise, daß den Automobilisten eine schuldhafte Handlung zur Last falle.[22]) Die Haftpflicht und die Schadenersatzpflicht soll vielmehr als unmittelbare Folge hervorgehen aus der Tatsache der Schädigung, immerhin in der Meinung, daß der Automobilhalter zum Beweise zugelassen wird:

1. daß der Schaden durch höhere Gewalt oder durch einen unabwendbaren Zufall entstanden sei;

2. daß er durch „Verschulden" Dritter oder durch „Verschulden" des Beschädigten selber hervorgerufen worden sei.

Ich verweise auf den Wortlaut der Entwürfe.

1. Der schweizerische Bundesrat schlug vor zu bestimmen:

> Wer ein Automobil hält, hat den Schaden, welcher durch dasselbe an Personen oder an Sachen entsteht, zu ersetzen, sofern er nicht beweist, daß der Schaden durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht ist.

[22]) Diese Bestrebung wird beklagt von Levin-Stoelping im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, I., S. 426 ff.

Die Einrede aus dem Verschulden Dritter kann nicht erhoben werden, wenn diese in einem Dienstverhältnisse zu ihm stehen oder das Automobil mit seinem Wissen und Willen benützt haben.

2. Der österreichische Entwurf sagt (§ 2):

Wer nach § 1 für den (durch den Betrieb eines Automobils oder eines anderen derartigen durch elementare Kraft nicht auf Schienen bewegten Straßenfahrzeuges entstandenen) Schaden haftet, wird von der Haftung nur dann und in dem Maße befreit, als er beweist, daß die schädigende Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch Verschulden eines Dritten oder durch das Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

3. Der deutsche Entwurf[23]) bestimmt (§ 1):

Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch elementare Triebkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht worden ist. Im Falle der Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich.

---

[23]) Über den deutschen Entwurf vgl. Olshausen, 1906, D. J. Z., S. 346—351, der ihn in der Hauptsache billigt, und Gorden, daselbst S. 479—481, der dafür eintritt, daß die Worte „durch eigenes Verschulden des Verletzten" in § 1 gestrichen werden.

4. Der belgische Entwurf stellt folgende Norm auf (Art. 1):

> Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la faute du conducteur.
>
> Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée.

Gegenüber der Einführung einer erhöhten Haftpflicht hat man gesagt, das Automobil sei weniger gefährlich, als das mit animalischer Kraft bewegte Fahrzeug.[24]) Ich will annehmen, daß dies zutreffe und daß die Automobile überhaupt eine ganze Reihe von Vorzügen haben, die den gewöhnlichen, durch animalische Kraft betriebenen Vehikeln nicht zukommen. Ich will weiter supponieren, daß die Automobile nicht schon an sich nach ihrer ganzen Konstruktion gewisse typische Gefahren hervorrufen.[25]) Allein es steht doch eines fest: Die Automobilmaschine setzt tüchtige, vorsichtige und umsichtige Leute voraus[26]), und sobald diese Voraussetzung fehlt, bildet sie eine eminente Bedrohung des Publikums. Auch ist die Erscheinung des Vehikels und die Ausrüstung der Lenker derart, daß wenigstens die Haustiere der Menschen leicht erschreckt werden.[27]) Man hat nun freilich auf die Befähigungszeugnisse hingewiesen, allein auch die elegantesten Diplome geben keine Garantie dafür, daß das Publikum nicht gefährdet wird.

---

[24]) Vgl. Levin-Stoelping, a. a. O. S. 433/434, und Lutz, Der Motorwagen, VII., S. 313—315.

[25]) Vgl. auch Huddy, S. 15: Certainly a motor vehicle is not a machine of danger when controlled by an intelligent, prudent driver.

[26]) Wie noch nicht praktisch geschulte Chauffeurs mit den Automobilen etwa umgehen, zeigt der Artikel: Comment doit-on conduire son automobile? in Automobil-Revue, 1906, I., S. 248. Es hängt alles von der tüchtigen Ausbildung der Chauffeurs ab (daselbst S. 148).

[27]) Dies haben auch nordamerikanische Gerichtshöfe mehrfach ausgesprochen. Vgl. Huddy, S. 17 und 18.

Man hat ferner darauf hingewiesen, daß die Automobile überaus leicht lenkbar sind und daß sie die Fähigkeit besitzen, .augenblicklich Direktionsänderungen vorzunehmen und das Gefährt zum Stehen zu bringen. Ich supponiere, daß auch dies richtig ist. Dies hat zweifellos seine sehr großen Vorzüge, allein auch die für den sonstigen Verkehr damit verbundenen Nachteile oder Gefahren sollten nicht verschwiegen werden. Die Lenkvorrichtung ist überaus fein, fast dürfte man in einem Bilde sagen, äußerst nervös. Gerade deswegen stellt sie an den Automobilführer außerordentliche Anforderungen hinsichtlich der Sorgfalt, Geistesgegenwart und des Überblickes. Speziell die richtige Lenkung des Automobils verlangt Leiter, die in jeder Situation das denkbar höchste Maß von Erfahrung, Intelligenz und Diligenz besitzen müssen.[28]) Nun gibt es aber im Dienste der Automobile nicht bloß derartige Leute.[28a]) Und daher darf man sagen, die Automobile bilden eine wirkliche und ernsthafte Gefährdung des normalen Verkehrs: sie machen die Straße für die anderen Berechtigten unsicher.[29]) Zu dem Gesagten kommt weiter, daß auch die Maschine manchmal ihren Dienst versagt, und daß z. B. die Brems-

---

[28]) „Das Fahren mit dem Automobil im Großstadtgetriebe ist eine Kunst, die man nicht von heute auf morgen lernt" (Automobil-Revue, 1906, I., S. 382).

[28a]) Lord Montagu de Beaulieu führte in einer in London am 24. November 1906 gehaltenen Rede (sur l'art de conduire un automobile) aus, der Automobilist, der ein Automobil führe, müsse solide Nerven, ein ausgezeichnetes Gehör und treffliche Augen haben. Dann bemerkt er weiter: La cause la plus ordinaire des malheurs réside presque toujours dans le sans-gêne avec lequel on jongle avec les difficultés (Automobil-Revue, 1907, II., S. 26 und 27).

[29]) So sagt das Oberlandesgericht Dresden in einem Urteile vom 12. März 1903, der maschinelle Betrieb der Kraftwagen auf öffentlichen Straßen, das dabei verursachte Geräusch und die Schnelligkeit ihrer Fortbewegung kann die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs leicht beeinträchtigen (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, 1904, XX., S. 229).

Digitized by Google

vorrichtung etwa nicht funktioniert. Dadurch kann namenloses Unglück entstehen, wie die Ereignisse bewiesen haben.

Die Frage ist nun freilich weiter, ob eine Haftung für bloße Gefährdungen besteht oder mit Grund eingeführt werden darf. Sie ist im modernen Leben vielfach bejaht worden und meines Erachtens mit vollem Rechte. Auch ist es ein großer Irrtum, zu glauben, daß dieser Rechtsgedanke nur da zur Ausführung gelangt sei, wo Schienen existieren.[30]) Nun mag ohneweiters zugegeben werden, daß bei Aufstellung des Gefährdungsprinzips noch andere Gesichtspunkte mitspielen, und daß dabei auch der Gedanke mitwirkt, das Publikum müsse präventiv durch Aufbietung einer höheren Sorgfalt geschützt werden.

Eine Haftung für den Zufall in dem Sinn, daß, abgesehen von dem „Verschulden" Dritter und des Beschädigten nur die höhere Gewalt befreiend wirkt, besteht in Deutschland schon lange nach dem Reichsgesetze von 1871 für den Betrieb eines Bergwerkes, eines Steinbruchs, einer Gräberei, einer Fabrik, auch wenn wir von den vielen europäisch-kontinentalen Gesetzen über die Eisenbahnhaftpflicht absehen. Damit stimmen Fabriksgesetze anderer Staaten. Der gleiche Rechtsgedanke ist auch zur Anerkennung gelangt in dem schweizerischen Bundesgesetze betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902[31]), in folgender Gestalt:

[30]) Weil das Automobil nicht auf Schienen laufe, fehle das Moment der Gefährlichkeit, wurde behauptet. Allein dabei wird vergessen, daß auch gleislose elektrische Straßenbahnen bestehen und weitere in Sicht sind.

[31]) Über die Materie habe ich seinerzeit zwei Broschüren publiziert unter dem Titel: Die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen und die Gesetzgebung, Zürich 1899, und Der schweizerische Gesetzentwurf über die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen, Zürich 1900. In Dänemark ist 1906 von der Regierung ebenfalls ein Gesetzesvorschlag über elektrische Starkstromanlagen ausgearbeitet

Wenn durch den Betrieb einer privaten oder öffentlichen Schwach- oder Starkstromanlage eine Person getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsinhaber für den entstandenen Schaden, wenn er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden oder Versehen Dritter oder durch grobes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht wurde.

In gleicher Weise besteht die Haftpflicht für Schädigung an Sachen, jedoch nicht für Störungen im Geschäftsbetrieb.

Ferner ist besonders wichtig, daß nach dem schweizerischen Rechte eine strenge Haftpflicht neben den Dampfschiffunternehmungen auch für den staatlichen Postpersonentransport besteht.[32]) Art. 18 BG. über das Postregal von 1894 lautet:

Wenn beim Postbetrieb ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so ist die Postanstalt für den dadurch entstandenen Schaden in gleicher Weise ersatzpflichtig wie die Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.

Gerade diese Tatsache ist außerordentlich wichtig, weil die Posten nicht auf Schienen laufen, so wenig wie die

worden, und in Österreich liegt, wie ich höre, beim k. k. Handelsministerium ein Gesetzentwurf über Elektrizitätsrecht bereit.

[32]) Die Schweiz hat mit dem neuen Postgesetze einen sehr beachtenswerten Fortschritt gemacht, für den ich jahrzehntelang gekämpft habe. Vgl. meine Schrift: Die Haftpflicht der Postanstalten. Vergleichende Studien über die Gesetzgebung der Schweiz und der Nachbarstaaten, Leipzig 1877, S. 105—111, und meine Abhandlung: Reflexionen über das schweizerische Postrecht, in Z. f. schweiz. R. Neue Folge, V., S. 57. In Deutschland werden bei einem Postunfall nicht einmal die Beerdigungskosten bezahlt! Vgl. jetzt J. Ötiker, Das Bundesgesetz über das Postregal. Dissertation, 1901, S. 195. Das 1905 revidierte Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen (Neue Folge, XXI., S. 378) führt denn auch, um der neuen Situation gerecht zu werden, im Titel die Post ebenfalls speziell auf.

Automobile. Allein diesem Vorgange kommt noch eine andere Bedeutung zu. Da jetzt schon einzelne staatlich betriebene Postautomobile bestehen, unterliegen diese, wenigstens in der Schweiz, demjenigen Rechte, dessen Schöpfung hier vertreten und verteidigt wird. Und nun sollte doch einleuchten, daß die Gefährdung des Verkehrs durch ein Automobil diejenige durch einen Postwagen übertrifft.

Neben der Gefährdung der Sicherheit der Straße läßt sich die erhöhte Haftpflicht auch deswegen rechtfertigen, weil die Automobile durch ihr ganzes Auftreten die Prätention einer prioritätischen Benützung des Straßengebietes erheben. Sie sind die Vehikel der Schnelligkeit und sie beanspruchen vor den anderen Verkehrsmitteln ein Vorrecht, während die Straßen für Jedermann gleichmäßig zur sicheren Benützung parat stehen sollen. Wer aber in dieser Weise gegenüber den an sich gleichberechtigten Prätendenten am Straßengebiete begünstigt werden will, muß naturgemäß auch exzeptionell haften und daran ändert die Tatsache nichts, daß die technische Natur der Automobile auf die Schnelligkeit hinweist. Man kann sich hier auch auf die Interessenhaftung, wie sie von dem großen österreichischen Juristen Unger begründet wird, stützen, sowie auf die doktrinellen Ausführungen dieses Juristen über das Handeln auf eigene Gefahr. Es ist übrigens natürlich und begreiflich, daß die Schnelligkeit des Automobils stets erhöht werden will. Geradeso wie die Schnelldampfer auf dem Ozean und so wie die Eisenbahnen die für die Spedition und den Transport nötige Zeit immer zu reduzieren suchten und suchen, so geht auch das berechtigte Interesse der Automobilfahrer mit Notwendigkeit darauf aus, am meisten Zeit zu gewinnen. Nun kann man es ja befremdlich finden, daß gerade solche Leute, welche über die meiste Zeit verfügen, sich am stärksten pressiert zeigen, und daß sie sich in eine Art Automobilfieber hineinjagen. Allein es darf

nicht vergessen werden, daß die Sportsleute eben doch hier die Pioniere des Fortschritts sind. In diesem Sinne wirken auch die Automobilrennen. Welche Wandlungen hier vor sich gegangen sind, ergibt sich daraus, daß an Stundengeschwindigkeiten anläßlich der Rennen folgende Distanzen erreicht wurden[33]):

1895	Paris—Bordeaux—Paris . . .	zirka	24 *km*
1896	Paris—Marseille—Paris . . .	„	25 „
1897	Paris—Trouville	„	46 „
1901	Paris—Berlin	„	70 „
1901	Paris—Bordeaux	„	90 „
1903	Paris—Bordeaux	„	105 „

Aus Amerika wird berichtet, daß A. G. Vanderbilt ein Automobil bauen lasse, das 152 englische Meilen in $23^2/_3$ Sekunden, d. h. 152 englische Meilen in der Stunde zurücklegen soll.[34]) Immerhin wird auch in der Vermehrung der Schnelligkeit eine vernünftige Grenze bestehen, um so mehr, als der Luftballon und die damit in Aussicht stehende Luftschiffahrt bevorsteht: dieses Vehikel wird dann die modernsten Schnellzüge par excellence besorgen.

Man darf ferner von einem gewissen Beweisnotstand sprechen[35]), weil die allfälligen Fehler und Mängel der Automobilmaschine für den Beschädigten weit weniger klar vor Augen liegen, als für den Schädiger, und dieser deswegen eher in der Lage sein wird, den innerhalb der Haftung noch zuzulassenden Entschuldigungsbeweis zu leisten; der Beschädigte steht der Regel nach völlig hilflos da, wenn er den Hauptbeweis einer Verschuldung zu leisten hat. Ich kann also nicht anerkennen, daß bei dem Automobilfahren ein ganz einfacher Vorgang

---

[33]) Der Motorwagen, VII., S. 105. Vgl. auch die Tabelle daselbst S. 92/93.

[34]) Automobil-Revue, 1906, I., S. 68.

[35]) Eger stellt in seinem Aufsatze: Die Haftpflicht der Automobile (D. J. Z., 1904, S. 192) speziell auf die Tatsache des Beweisnotstandes ab.

vorliege[36]), zumal die Automobile mit Leichtigkeit vom Schauplatze verschwinden und damit die Möglichkeit einer Beweisführung über gewisse Defekte beseitigen können. Man hat hier freilich auch auf den Eid und das Prinzip der freien Beweiswürdigung hingewiesen und gesagt, der Verletzte könne auch dann „zu seinem Rechte" kommen, wenn Zeugen dem Unfalle nicht beigewohnt haben. Allein es fragt sich nur, wie dieses Recht beschaffen sei und sodann existiert der Eid nicht überall als Beweismittel.

Es wurde ferner gesagt, der behauptete Beweisnotstand könnte höchstens rechtfertigen, eine gesetzliche Vermutung für die Schuld des „Autlers" einzuführen.[37]) Allein bis in die neueste Zeit ist auch diese Konzession nicht gemacht worden.

Sieht man übrigens genauer zu, so wird das auf dem Boden des römischen Rechts aufgewachsene Schadenersatzrecht deswegen unrichtig angewendet[38]), weil es den Begriff des Zufalls in einer Weise faßt, daß sehr viele Schädigungen unter ihn gestellt werden. Im Grunde gibt es bekanntlich keinen Zufall; denn jede Erscheinung hat ihre bestimmte Ursache. Indessen sprechen wir erkenntnistheoretisch dann von Zufall, wenn uns die Ursache eines Ereignisses unbekannt ist. Allein die Jurisprudenz geht noch viel weiter; der Begriff des Zufalls liegt, wenn keine vertragliche Bindung vorliegt, dann vor, wenn das Ereignis, aus dem eine Schädigung entsteht, dem Schädiger nicht als eine Fahrlässigkeit oder Schuld angerechnet werden kann. Und eine solche Schuldanrechnung wird sogar zivilistisch nur dann angenommen, wenn der Schädiger die Pflicht und

[36]) Dies sagt Levin-Stoelping im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, I., S. 435.

[37]) Vgl. Dechamps, Der Motorwagen, VII., S. 116 und 117.

[38]) Die Druckschrift: Drei Gutachten über die beantragte Revision des 30. Hauptstückes im II. Teile des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, erstattet von Pfaff, Randa und Strohal, Wien 1880, ist immer noch sehr beachtenswert.

Sorgfalt eines ordentlichen Hausvaters verletzt hat. Dieser ordentliche Hausvater, der als Rechtstypus zum juristischen Modelle erhoben wird, ist ein Individuum mit mittelmäßigen Qualitäten.[39]) Ich bin ein ehrlicher Bewunderer dieser dem römischen Rechte entnommenen Figur, allein sie paßt nur für die gewöhnlichen Rechtsverhältnisse des bürgerlichen Verkehrs. Da aber paßt sie nicht, wo die Entfesselung der Naturkräfte stattfindet und wo eine ernstliche Gefährdung damit verknüpft ist. Für diese neue Atmosphäre des modernen Rechts will denn auch eine Richtung in der Doktrin den Satz aufstellen, daß vom Verschuldungsprinzip völlig abstrahiert werden müsse, um dem sogenannten Veranlassungsprinzip Platz zu machen.[40]) Diese Theorie knüpft an den germanischen Satz an, daß derjenige, der Schaden stiftet, ihn auch ersetzen muß, ohne Rücksicht auf eine Verschuldung. Und in der Tat läßt sich speziell bei Schädigungen durch die Automobile folgendes sagen: es fehlt häufig an einer Verschuldung jeder Partei (des Automobilführers und des Geschädigten) und jedenfalls die Möglichkeit, eine Verschuldung vor Gericht nachzuweisen. Es entspricht nun aber der Gerechtigkeit besser, daß der Automobilist, der den Schaden verursacht hat, ihn auch gut machen muß, weil der Beschädigte in normalen Fällen auch dann noch viel unschuldiger dasteht, als der Schädiger und dieser doch der objektive Urheber des Schadens ist

[39]) Keller, Pandekten, § 250, macht folgende Ausführung: Wer sich so benommen hat wie ein guter Hausvater, unter richtiger Würdigung der Bedeutung und der Wahrscheinlichkeit eines eingetretenen Schadens und mit Berücksichtigung der möglichen Mittel für seine Verhütung und seine gesamten übrigen Verhältnisse sich benommen haben würde, der ist schon frei von culpa und darf sich auf casus berufen, wenn auch ein ganz besonders begabter oder ein ganz besonders ängstlicher oder ein für nichts als für dieses Verhältnis lebender Mensch noch im stande gewesen wäre, diesen Schaden zu verhüten.

[40]) Vgl. dazu Ludw. Schneller, Das Veranlassungsprinzip im schweizerischen Zivilrecht. Dissertation, Zürich 1904.

und bleibt. Wenn man aber diesen Satz aufstellt, so geht man über den Gedanken der in den Gesetzesentwürfen statuierten Rezeptumshaftpflicht[41]) noch hinaus und läßt also einen Exzeptionsbeweis (oder Exkulpationsbeweis) auf Grund höherer Gewalt oder des Verschuldens Dritter oder eigenen Verschuldens des Verletzten nicht zu. Ich füge aber sofort hinzu, daß ich nicht so weit gehen möchte, — ich vertrete in der Hauptsache nur die Sätze, welche in den Gesetzesentwürfen niedergelegt sind.

Wie sehr aber die in denselben bezüglich der Haftpflicht niedergelegten Gedanken dem modernen Gerechtigkeitsgefühle entsprechen, ergibt sich daraus, daß das deutsche Reichsgericht schon vom Boden des bestehenden Rechts aus zu ganz ähnlichen Schlüssen gekommen ist, wie man denn überhaupt nicht glauben darf, daß die Einführung der neuen Rechtssätze den bisherigen Zustand vollständig auf den Kopf stelle. Das deutsche Reichsgericht führte aus[42]), das Fahren des zu schnellster Bewegung

[41]) Wenn ich von einer Rezeptumshaftpflicht gewisser moderner Institute (der elektrischen Einrichtungen, Eisenbahnen, Fabriksetablissements) spreche und diesen Ausdruck auch bei den Automobilen verwende, so will ich damit den Gedanken entwickeln, daß die Bestrebungen der Neuzeit auf ein Präzedens der antiken Jurisprudenz zurückgeführt werden können. Indessen gibt es heute Juristen, welche jeden Anklang an das römische Recht perhorreszieren und damit auch die erwähnte Bezeichnung als unpassend ansehen. Der Widerspruch hat mich nicht überzeugt, indessen klebe ich natürlich an dem Worte nicht. Eine nicht ferne Zeit wird freilich, nach meiner Überzeugung, den Beweis leisten, daß das römische Recht durch kindische Anfechtungen der erwähnten Art an seinem Werte nichts einbüßt, es wird nie sterben und wir werden von ihm auch dann lernen, wenn es sich um die modernsten Einrichtungen handelt.

[42]) Vgl. die Mitteilung von Isaac, Automobil und Reichsgericht, in Zeitschrift Der Motorwagen, 1904, VII., S. 239 und 240. Das Urteil wird allerdings von ihm scharf kritisiert. Allein auch Binding spricht von der enormen Gefährlichkeit des modernsten Verkehrsmittels und er bemerkt, sie sei derjenigen der Straßenbahnen unendlich überlegen (Lehrbuch des gemeinen deutschen Strafrechts. Besonderer Teil. 2. Aufl., S. 37).

eingerichteten Automobils bringe in die Straßen einer Stadt die größte Gefahr für die dort verkehrenden Menschen mit sich, und zwar eine größere als selbst die Motorwagen der elektrischen Straßenbahn, da diese in fest bestimmten räumlichen Abständen die Straßen passieren, jene aber oft in einer oft weit höheren Geschwindigkeit unerwartet die Passanten überraschen. Dazu komme die offenkundige Neigung vieler Fahrer, die Sicherheit des Straßenpublikums niedriger zu stellen als die Schnelligkeit ihrer Fuhrwerke und die Lust, die mechanische Kraft dieses Gefährtes spielen zu lassen. Im gewöhnlichen bürgerlichen Verkehre haftet der Geschäftsherr für die Verrichtungen eines von ihm bestellten Dritten, sofern er nicht beweist, daß er bei der Auswahl desselben die erforderliche Sorgfalt verwendet habe (§ 831 DBGB.). Bei der Interpretation des § 831 BGB. und der Anwendung dieser Rechtsnormen auf die Wagenführer von Automobilen bemerkt das deutsche Reichsgericht[43]), es müssen besonders strenge Anforderungen für die Sorgfalt in ihrer Auswahl gestellt werden, daß technische Geschicklichkeit, ja auch die Bekanntschaft mit den polizeilichen Vorschriften nicht genügen, eine Person als Führer eines Automobils in den Straßen einer Stadt geeignet erscheinen zu lassen, daß vielmehr auch moralische Eigenschaften sich dazu gesellen müssen. Dazu gehören nach dem Reichsgerichte Besonnenheit, Charakterstärke und ein Bewußtsein der Verantwortlichkeit, die der Wagenführer im Hinblick auf die Gefahren des Gefährtes für den Verkehr dem Publikum gegenüber auf sich nimmt,

[43]) Vgl. wiederum Zeitschrift Der Motorwagen, 1903, VII., S. 239/240. In ähnlicher Weise fand der Oberste österreichische Gerichtshof (1902) in einer Streitsache gegen eine elektrische Straßenbahnunternehmung, es liege ein Verschulden darin, daß der Lenker des Motorwagens nicht im stande war, mit der erforderlichen Raschheit einen Erfolg versprechenden Entschluß zu fassen und auszuführen. Allerdings hatte er auch noch den Instruktionen und Vorschriften entgegengehandelt (Sammlung der zivilrechtlichen Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes, herausgegeben von Pfaff, v. Schey und Krupský. 39. Bd. Neue Folge. V., Nr. 1879; vgl. auch Nr. 1761).

nicht nur das Vermögen, sondern auch der ernste aus der Achtung vor der öffentlichen Ordnung und vor der Persönlichkeit der Mitmenschen entspringende Wille, jede Gefährdung anderer Personen zu vermeiden. Der Automobilhalter hat darnach den Beweis zu leisten, daß er über die persönlichen Eigenschaften des Führers, der einen Unfall angerichtet hat, bei der Anstellung Erkundigungen eingezogen habe. Und in dem Urteil vom 20. September 1906 bestätigt das deutsche Reichsgericht die Auffassung der Vorinstanz, daß der Automobilführer nicht bloß die Polizeivorschriften zu beobachten habe, sondern je nach Lage der Sache auch hierüber hinaus Schaden zu verhüten bestrebt sein müsse. Dann fährt das Gericht fort: der Gefährdung der Automobile entsprechend sei von den Automobilfahrern ein besonders hoher Grad von Vorsicht zu fordern gemäß dem Grundsatz, daß mit dem Grad der mit einer Unternehmung oder Betrieb für Dritte hervorgerufenen Gefahr sich auch die Anforderung an die anzuwendende Sorgfalt steigere.[44])

Es ist also keine Frage, daß die Judikatur des deutschen Reichsgerichtes jetzt schon eine sehr energische ist zu Gunsten des Publikums. Sie enthält einen gewichtigen Schritt zu denjenigen Gedanken hin, welche in den Gesetzesentwürfen niedergelegt sind. Nun erscheint es aber doch einmal als viel richtiger, daß die Gesetzgebung die maßgebenden Sätze auch zum formellen Ausdruck bringe und sodann als zutreffender, den Schritt ganz zu vollziehen, für den so entscheidende Gründe sprechen.

III.

Man hat nun freilich gesagt, es wäre unzweckmäßig, eine erweiterte Haftpflicht auf dem deutsch-österreichischen Kontinente auszuführen, zumal so lange Frankreich mit

---

[44]) D. J. Z., 1906, S. 1318.

den Folgen der Haftpflicht nicht belastet werde.[45]) Diese Argumentation bietet mir den Anlaß, die Stellung des Schaden- und Haftpflichtrechts in Frankreich und im englisch-amerikanischen Rechtskreise kurz zu untersuchen. Und wir werden sehen, daß diese kleine Untersuchung speziell auch für das Automobilrecht nützlich ist, wie ja überhaupt rechtsvergleichende Betrachtungen stets eine versöhnende Wirkung ausüben; gibt es ja doch in der modernen Zeit fast keinen Gesetzesentwurf mehr, bei dem die Regierungen die Gesetze anderer Staaten nicht konsultieren würden; nur innerhalb der alten Mauern der Universitäten wird die Disziplin der vergleichenden Rechtswissenschaft noch spärlich gepflegt, wenn sie überhaupt vertreten ist.[46]) Und leider haben sich auch gerade die verschiedenen Regierungsentwürfe über Automobile ausnahmsweise mit dem Rechte anderer Staaten nicht beschäftigt — dies ist lebhaft zu beklagen: ich hole die Aufgabe hier nach!

Die französische Judikatur entwickelt, was zunächst zu betonen ist, eine weit größere Virtuosität in der richtigen Handhabung des Schadenersatzrechts als die deutsche. Dies hängt zum Teil damit zusammen, daß der Code civil (Art. 1382 ff.) sich seit 100 Jahren von den engen Banden

[45]) Lutz in der im Motorwagen, VII., S. 313—315, erschienenen Abhandlung.

[46]) In einem Vortrage, den ich in der Wiener juristischen Gesellschaft am 2. April 1892 hielt, betonte ich unter anderem die hohe Bedeutung der Wissenschaft des vergleichenden Rechtes. Der Vortrag erschien unter dem Titel: Die neuen Aufgaben der modernen Jurisprudenz (Wien 1892). Er wurde zuerst in der Zeitschrift Juristische Blätter, 1892, Nr. 15—19, publiziert. Die dort geschilderten Aufgaben sind immer noch ungelöst. Vgl. auch meinen Vortrag, den ich in der Gehestiftung in Dresden hielt: Die Gesetzgebung und das Rechtsstudium der Neuzeit. Reformgedanken (Dresden 1894), und den akademischen „Rathausvortrag" von Zürich: Der internationale Geist in der Jurisprudenz (Zürich 1897). Es ist doch wahrlich bezeichnend, daß die juristischen Fakultäten deutscher Zunge nicht einmal so viel Initiative besitzen, das moderne Gebiet des internationalen Privatrechtes zur regulären Vertretung zu bringen.

der sogenannten aquilischen Verschuldung emanzipiert hat, während das Recht in Deutschland bis in die neueste Zeit darin verstrickt war. Ein anderer Grund ist der, daß die französischen Richter nicht bloß die Akten, sondern das praktische Leben als Quellen ihrer Erleuchtung ansehen: nach ihnen ist die Jurisprudenz nicht eine Wissenschaft, alles das nicht zu wissen, was die gebildete Welt weiß! Was nun aber im speziellen die Rechtssprechung bezüglich der privatrechtlichen Verantwortlichkeit der Automobile anbetrifft, so ist ein tiefgehender Unterschied hier wohl zu beachten, der zwischen deutschen und französischen Anschauungen besteht. In Frankreich geht man davon aus, daß jede Übertretung der polizeilichen Reglemente prinzipiell schadenersatzpflichtig mache, ohne daß weiter untersucht würde, ob darin eine Fahrlässigkeit liege. Damit ist ausgesprochen, daß die Verletzung einer polizeilichen Bestimmung in Frankreich ohneweiters eine Art Schuldpräsumtion begründet. Allerdings wird der Beklagte zum Gegenbeweise zugelassen speziell nach der Richtung, daß ein Kausalzusammenhang zwischen der Verletzung des Polizeireglements und dem Schaden nicht bestehe.[47]) Die französischen Gerichte haben sich in dem angegebenen Sinne mehrfach ausgesprochen, z. B. in folgender Weise[48]):

> Attendu que la contravention dont s'est rendu coupable X constitue, à elle seule, une cause de responsabilité, indépendamment de tout fait particulier de maladresse, d'imprudence, d'inattention et de négligence.
>
> Qu'il importe peu que l'évènement dommageable n'ait pas eu pour cause immédiate, directe et nécessaire la contravention commise; qu'il suffit que celle-ci ait été l'occasion ou la cause médiate du dommage.

[47]) Haber, S. 12/13; 118 und 119.

[48]) Rixens und Lafont, S. 353, und Haber, S. 101, zitieren das Urteil in gleicher Weise. Vgl. auch § 1311 OABGB.

Ein französisches Gericht sprach in einem Falle, da der Eigentümer eines Automobils durch eine Schar von Füllen geschädigt wurde, aus, seine Klage sei unbegründet aus folgenden Gründen[49]):

> Cette voiture n'étant pas déclarée et le conducteur n'ayant pas un certificat de capacité; si cette faute à elle seule ne le rend pas de plein droit responsable de l'accident, elle constitue à sa charge une présomption de maladresse, imprudence et incapacité qui neutralise et contrebalance la présomption de faute pesant sur le défendeur.

Die zu große Schnelligkeit macht ebenso ohneweiters schadenersatzpflichtig[50]):

> L'excès de vitesse constitue une imprudence et une contravention de nature à engager la responsabilité du conducteur du véhicle.

Und wenn der Chauffeur bei einer Straßenkreuzung kein Zeichen gibt und es entsteht ein Unfall, so ist er ohneweiters „en faute".[51])

Angesichts dieser Praxis ist es nicht überraschend, wenn die französische Praxis in Anlehnung daran sofort die Frage erhebt, ob etwa der Fall der höheren Gewalt vorliege, ein Befreiungsgrund, den sie selten annimmt.[52]) Und die praktische Konsequenz ist die, daß in Frankreich viele Fälle der Haftpflicht unterstehen, die anderswo ihr entschlüpfen.

[49]) Haber, S. 101.

[50]) Ebenda.

[51]) Daselbst S. 102.

[52]) Daselbst S. 108: En matière de circulation automobile, le cas de force majeure semble difficile à être admis par les tribunaux. Tout accident survenu par vice ou mauvais fonctionnement d'un des organes de la voiture . . . engagerait la responsabilité du conducteur ou peut-être suivant le cas celle du constructeur mais l'excuse de force majeur serait presque toujours rejetée.

Man hat nun freilich gesagt, eine Automobilpolizeiverordnung sei ein Schutzgesetz im Sinne des § 823, Abs. 2 BGB., und dadurch erlange sie angesichts der Zunahme des Automobilverkehrs eine über das Polizeirecht weit hinausgehende Bedeutung. Nach der zitierten Bestimmung des § 823, Abs. 2 BGB. enthält ein Verstoß gegen die Polizeiverordnung nicht ohneweiters eine Verschuldung.[53]) Indessen wird die Frage in neuerer Zeit allerdings bejaht oder es wird aus dem Verhalten des Automobilführers, wie z. B. aus einem zu scharfen Bremsen, aus dem Zurückschauen, aus dem Loslassen der Lenkstange eine Fahrlässigkeit konstruiert, auch wenn keine bestimmte Polizeivorschrift verletzt wurde.[54]) Sei dem wie ihm wolle, so liegt jedenfalls ein erheblicher Unterschied vor in der bisherigen deutschen und französischen Judikatur.

Was das englisch-amerikanische Verkehrsrecht anbetrifft, so zeigt eine Prüfung desselben gleichfalls, daß der im kontinentalen Europa projektierte Rechtszustand im Grund und der Hauptsache nach nur eine gesetzgeberische Festlegung solcher Normen bezweckt, welche die englisch-amerikanische Judikatur aus eigener richteramtlicher Schöpfungskraft herausgebildet hat, — dem Effekte nach wie in Frankreich. So wie der entgeltliche und reguläre Gütertransport durch Automobile nach der englisch-amerikanischen Rechtssprache unter die Rechtsfigur „common carriers" fällt, so trifft dies auch zu bezüglich des ent-

---

[53]) § 823, Abs. 2, BGB., statuiert die Schadenersatzpflicht auch gegen denjenigen, welcher gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt. Dann wird fortgefahren: . . . Ist nach dem Inhalte des Gesetzes ein Verstoß gegen dieses auch ohne Verschulden möglich, so tritt die Ersatzpflicht nur im Falle des Verschuldens ein.

[54]) Auch das schweizerische Bundesgericht hat (freilich gegenüber einem Velozipedisten) ausgesprochen, daß die Überschreitung der festgesetzten Geschwindigkeit eine Nachlässigkeit enthalte und ebenso die Unterlassung von Notsignalen (A. E., 30., T. 2, S. 248—258, speziell 262 und 263).

geltlichen Personentransports. Und von da weg zur Statuierung einer energischen Haftpflicht des Automobils eines Privatmanns für die Schädigungen Dritter ist nur ein ganz kleiner Schritt, namentlich, wenn man die Personen und Institute ins Auge faßt, die unter die „common carriers" fallen und wenn man weiter erwägt, daß ein Unterschied in der Haftpflicht zwischen den Automobilomnibusgesellschaften und dem Automobil eines Privatmannes sich innerlich durchaus nicht rechtfertigen würde.[55]) Die „common carriers" sind für alle aus irgend welchen Ursachen entstehenden Schädigungen verantwortlich, mit einzigem Vorbehalt von Gottes Gewalt (die beschränkt ist auf unabwendbaren Zufall) und auf die Macht des Feindes. Diese Ausnahme wird noch restriktiv interpretiert.[56]) Der Begriff des „common carrier" ist im englisch-amerikanischen Rechte auch keineswegs beschränkt auf die Leistungen, welche nach dem römisch-rechtlichen Rezeptum in Frage kommen; er reicht viel weiter, wie ein Blick in die englisch-amerikanische Literatur zeigt. So fällt darunter eine Expreßgesellschaft, die Güter von einem Platze zum anderen befördert, der Eigentümer einer Kutsche oder Droschke bezüglich des Gepäckes der Reisenden, der städtische Dienstmann, ein Fährmann, ein Bootsmann, eine Omnibus-

---

[55]) Die Personenbeförderung durch Automobilomnibusse hat in England (und wie ich höre, speziell in London) gleich wie auch der Transport der Güter durch Lastautomobile ungeheure Dimensionen angenommen. Dies ergibt sich auch z. B. aus der Zeitschrift Motor Traction, 1906, vol. III., Nr. 79, S. 204—206.

[56]) Vgl. Redfield, The law of railways, 4. ed., 1869, II., S. 4 und 5. Dieser Schriftsteller bemerkt: Carriers of goods for hire indifferently for all persons, . . . have, at common law, for a very long time been held liable for all damage and loss to goods during the carriage, from whatever cause, unless from the act of God, which is limited to inevitable accident, or from the public enemy. Lord Mansfield sprach den Satz aus: A carrier is in the nature of an insurer (Redfield, a. a. O., S. 5, Anm. 2). In ähnlicher Weise wie Redfield spricht sich auch Hodges Treatise on the law railways, 6. ed., 1876, S. 578/579, aus.

linie.[57]) Das nämliche trifft aber auch zu für den entgeltlichen Personentransport, obschon es wahr ist, daß die Schriftsteller die rechtliche Verpflichtung aus dem Sachen- und Personentransporte nicht völlig gleichstellen.[58]) Gleichwohl kamen sie aber praktisch zu dem essentiell gleichen Ergebnisse hinsichtlich der rechtlichen Verantwortlichkeit. Und nun wird auch ausdrücklich gesagt, daß die Automobile bezüglich des entgeltlichen und regulären Personentransports zu den „common carriers" zu zählen seien[59]); von dem Sachtransporte durch das neue Verkehrsmittel ist dies ohneweiters anzunehmen. In Nordamerika wird zwar gesagt, das Automobil sei gehalten, die gewöhnliche Sorgfalt (ordinary care, ordinary prudence) zu beobachten[60]), und es ist ferner richtig, daß einzelne nordamerikanische Gesetze ausdrücklich das Recht, das durch die Automobilgesetze nicht alteriert werde, reservieren, einen Schadenersatz wegen Beschädigung der Person oder an Sachen geltend zu machen, die hervorgehe aus der fahrlässigen Benützung der Straßen durch Automobile oder ihren Eigentümer oder Angestellten (by reason of injuries to person or property resulting from the negligent use of the highways by a motor vehicle or its owner or his employee or agent.[61]) Noch eingehender

[57]) Vgl. Lawson, Treatise on the contracts of common carriers. St. Louis Mo. 1880, S. 2 und 3.

[58]) Schon Redfield hat aber in seinem großen Werke, II., S. 219, ausgeführt, die Unterscheidung sei mehr formell als materiell. Vgl. auch Lawson, S. 16. Die Rezeptumshaftpflicht ist überhaupt im englisch-amerikanischen Rechte nicht auf die nautae caupones et stabularii beschränkt worden. Vgl. darüber auch Holmes, Common law, übersetzt von L. Lambertenghi, 1888, S. 261.

[59]) Huddy, S. 22: An automobile may be used as a common carrier, a private carrier, or a personal private conveyance. A carrier of passengers who undertake to carry all persons who apply to him for transportation is engaged in a public employment, and is a public or common carrier of passengers.

[60]) Huddy, S. 49 und 63.

[61]) Huddy, S. 125 (Gesetz von Kalifornien), S. 150 (Gesetz

ist das Gesetz von Michigan vom 15. Juni 1905, das weiter speziell die Nachlässigkeit der Automobileigentümer oder der Lenker oder der Angestellten vorbehält. Dieses Gesetz drückt sich nämlich folgendermaßen aus[62]):

> Nothing in this act shall be construed to curtail or abridge the right of any person to prosecute a civil action for damages by reason of injuries to person or property resulting from the negligence of the owner or operator, or his agent, employee or servant, of any such motor vehicle, or resulting from the negligent use of the highway by them or any of them.

Allein der Schuldbeweis wird ohneweiters (wenn auch unter Vorbehalt des Gegenbeweises) als geleistet angenommen:

1. wenn jemand die über die Benützung der Straße aufgestellten Regeln mißachtet; darin liegt das Vorhandensein einer Nachlässigkeit, z. B. wenn er auf der unrichtigen Seite fuhr[63]);

2. wenn z. B. die Steuerung oder eine sonstige Einrichtung des Automobils bei einem früheren Unfalle schlecht funktionierte;

3. wenn die statuierte Normalschnelligkeit des Fahrens überschritten wird. Illinois stellt in seinem Automobilgesetz vom 13. Mai 1903 eine spezielle Beweisregel auf, die so lautet[64]):

> In any action brought to recover any damages, either to person or property, caused by running such

von Florida, das die Wendung braucht „from careless or negligent use").

[62]) Huddy, S. 213.

[63]) Huddy bemerkt pag. 54: Properly considered the rule of the road is a rule of negligence; er fügt freilich hinzu: the rule is not an inflexible one but a rule of negligence.

[64]) Huddy, pag. 153. Die in diesem Gesetze enthaltene „rule of evidence" ist aueh im Annuaire de législ. étr., 2. Série, III., pag. 662, kurz erwähnt.

automobiles or vehicles at a greater rate of speed than designated in section one, the plaintiff or plaintiffs shall be deemed to have made out a prima facie case, by showing the fact of such injury and that such person or persons driving such automobiles or vehicles was, at the time of the injury, running the same at a speed in excess of the mentioned in section one.

In Nordamerika wird weiter gesagt, der Automobilist sei verpflichtet vorauszusetzen, daß sich auf einer öffentlichen Straße Leute befinden[65]), und daß er bei Begegnung von Kindern in zartem Alter mehr als gewöhnliche Sorgfalt verwenden müsse, um einen Unfall zu verhüten.[66])

Aus dem Gesagten erklärt sich denn auch, weswegen weder in Nordamerika, noch in England ein Ruf nach einem Haftpflichtgesetz ertönte. Die verschiedenen Revisionswünsche, die speziell gegenüber dem bestehenden englischen Gesetze geäußert worden sind, beziehen sich nicht auf die Haftpflicht.[67]) Sie haben eine ganz andere Richtung, z. B. auf:

1. die Beseitigung der Schnelligkeitsgrenze;
2. die Erteilung und Rücknahme der Betriebsbewilligung (licenses);
3. die Appellationsbefugnis gegen Bestrafung und Bußen;
4. die Mitteilung über die beabsichtigte Befolgung innerhalb 7 Tagen;
5. die Verwendung der Bußen zur Verbesserung der Straßen.

[65]) Huddy sagt pag. 58/59: A motorist is bound to anticipate that he may meet persons at any point in a public street. He must, therefore, keep a careful lookout for them and have his car under such control as will enable him to avoid injury to any one and, if necessary, he must slow up and even stop.

[66]) Huddy, S. 59.

[67]) Vgl. Motor Traction, 1906, vol. III, Nr. 78, pag. 179.

6. das Berufungsrecht gegen die Nichterteilung der Lizenzen.

Auch die königliche Kommission, die in England die Materie studierte, bringt keine Konklusion, die sich auf die privatrechtliche Haftpflicht beziehen würde.[68]) Warum? Das Recht, wie es in der englischen Judikatur zum Ausdruck kommt, befriedigt alle Interessenten, trotzdem es im Sinne der scharfen Haftpflicht gehandhabt wird.

IV.

Es ist bezeichnend, daß die bisherige Opposition gegen den Erlaß des Automobilgesetzes in Deutschland nachgelassen hat und die neuesten Kundgebungen der großen deutschen Automobilklubs beweisen zur Evidenz, daß die bessere Einsicht definitiv Platz gegriffen hat.

1. Die Gründe dürften darin liegen:

a) daß die Gegenüberstellung der Haftpflicht des Tierhalters, so wie sie nach dem positiven Gesetz besteht, mit der Situation des Automobilhalters schließlich die Unhaltbarkeit des jetzigen Rechts bezüglich der Automobile klar vor Augen führt.

§ 833 BGB. bestimmt (im Gegensatz zu Art. 65 OR.) eine unbedingte Haftung des Tierhalters; denn er enthält folgende Norm:

[68]) Der früher erwähnte Spezialbericht über „law and practice as to motor cars in the principal foreign countries" (Report., S. 47) behandelt die Haftpflichtfrage nicht. Mit wenigen Worten wird auch der deutsche Gesetzesentwurf abgefertigt (S.58), und von dem österreichischen weiß der Verfasser, wie es scheint, nichts. Daß von dem schweizerischen Gesetzesentwurfe nicht gesprochen wird, ist nicht auffallend, denn die Schweiz wurde von vornherein auf der Seite gelassen. Dies geschieht auch sonst häufig, — leider ist die Schweiz zu klein! Zu meinem lebhaften Bedauern fehlt ihr jede Möglichkeit, sich auszudehnen. Um so nachdrücklicher müssen wir Schweizer die Geisteswissenschaften pflegen und insbesondere wir Juristen das internationale Recht kultivieren.

Wird durch ein Tier ein Mensch getötet oder der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, welcher das Tier hält, verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Damit stimmt übrigens auch Art. 1385 Code civil.[69])

Dieser Rechtssatz, der naturgemäß u. U. auch zu Gunsten der Automobilhalter wirkt, wurde mit gebührendem Respekt und mit vollster Anerkennung registriert.[70]) Vergleicht man die zwei Größen, d. h. ein Tier, wie z. B. einen Hund auf der einen Seite und ein Automobil auf der anderen, so muß man wahrlich sagen, daß im gewöhnlichen Laufe der Dinge die Haftpflicht des Tiereigentümers für eine vom Hunde herbeigeführte Schädigung am Automobil den Eindruck der Komik hinterläßt. Aber § 833 ist eine sehr ernsthafte Norm.[71]) Man hatte freilich in Deutschland seinerzeit gesagt, die Analogie des „Autlers" mit dem Tierhalter sei deswegen abzulehnen, weil die Gefährlichkeit der Tiere auf ihrer Eigenart als selbsttätiger eigenwilliger Individuen beruhe, während das Automobil eine leblose Maschine sei, die nur als Werkzeug in der

---

[69]) J. Imbrecq, L'automobile devant la justice behandelt den Gegenstand unter einem besonderen Kapitel: L'accident peut résulter d'une rencontre avec un chien. S. 61 ff., 67.

[70]) Vgl. Haber, S. 68—70.

[71]) Das schweizerische Recht kann auf Grund des Artikels 65, O. R., zu einem anderen Resultate kommen. Danach ist der Eigentümer eines ruhigen Hundes nicht verpflichtet, ihn besonders zu beaufsichtigen. Wenn also ein solcher Hund durch das Geräusch eines Automobiles aufmerksam gemacht vom Lager hervor und gegen das Automobil springt, so kann der Automobilhalter nicht geltend machen, um den Hund nicht zu überfahren, sei er verpflichtet gewesen, eine Wendung zu machen. Und wenn deswegen eine Schädigung des Automobils und Verletzung von Personen erfolgt, so haftet der Eigentümer des Hundes nicht (Entscheidung des B. G., 2. November 1906: Schw. J. Z. 1907, III., S. 164). Vgl. Automobil-Revue, I., S. 430 und 431.

Hand eines Menschen gefährlich werden könne.[72]) Allein dies ist ein Scheingrund; der Betrieb des Automobils ist freilich den Menschen anvertraut, allein diese sind ebensowenig als die Tiere gefeit vor Nachlässigkeiten: auch für sie gibt es Momente der Abspannung und des Nachlassens von ihren Pflichten.[73])

b) daß die Divergenz in der Regelung der Beweislast dann, wenn der Automobilhalter selbst lenkt und dann, wenn ein Angestellter dies tut, die Unhaltbarkeit der bisherigen Opposition in eine helle Beleuchtung stellt.

In dem ersteren Falle muß dem Automobilbesitzer ein Verschulden nachgewiesen werden, im zweiten Falle aber hat der Automobilhalter den Beweis zu leisten, wenn er seine Schuldlosigkeit nach Maßgabe der zwei in § 831 erwähnten Eventualitäten dartun will.

2. Der deutsche Automobilklub kam in seiner Resolution vom 3. November 1906 dazu, anzuerkennen, daß eine Verschärfung der bestehenden Haftpflicht der Automobile sich in der Weise rechtfertigen lasse, daß drei Prinzipien aufgestellt würden:

a) die grundsätzliche Schadenersatzpflicht des Automobilbesitzers für alle bei dem Betrieb seines Fahrzeuges vorkommenden Unfälle;

b) seine Befreiung von dieser Pflicht, wenn er beweist, daß weder ihn noch seinen Wagenführer ein Verschulden trifft;

c) eine zwangsweise Versicherung gegen die Folgen der Schadenersatzpflicht.

Dann wird noch hinzugefügt:

---

[72]) G. Dechamps, Der Motorwagen, VII., S. 117.

[73]) Unter den humorvollen zehn Geboten, die für Automobilisten aufgestellt wurden (Automobil-Revue, 1906, I., S. 306/307), befindet sich in erster Linie der treffende Satz: Ein Motorwagen ist nur eine Maschine, du sollst stets für sie denken und sorgen.

Solche Gesetzesbestimmungen würden die einzig richtige Lösung der Schadenersatzfrage darstellen und dem durch unser Bürgerliches Gesetzbuch festgehaltenen Grundsatz der Gerechtigkeit entsprechen, daß für einen Schaden nur haftet, wer ihn verschuldet.

Auch der dem deutschen Reichstage vom kaiserlichen Automobilklub namens der zum Kartell vereinigten deutschen Automobilklubs überreichte Gegenentwurf erkennt an, daß die bisherige Regelung der Beweislast, wonach der Geschädigte das Verschulden des Automobilhalters beweisen muß, selbst in Automobilkreisen als ungenügend empfunden werde. Der Gegenentwurf enthält denn auch folgende Bestimmung (§ 1):

Wird bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet oder körperlich verletzt, oder eine Sache beschädigt, so ist derjenige, für dessen Rechnung das Fahrzeug betrieben wird (der Halter des Fahrzeugs), verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, es sei denn, daß der Schaden weder auf Betriebsfehler oder Betriebsstörungen, noch auf ein Verschulden des Fahrzeughalters zurückzuführen ist. Dem Verschulden des Fahrzeughalters steht das Verschulden desjenigen, dessen er sich zur Führung des Fahrzeugs bedient, gleich.

Ersatzpflichtig ist auch derjenige, der das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls geführt hat, es sei denn, daß der Unfall nicht auf ein Verschulden bei der Führung des Fahrzeugs zurückzuführen ist.

Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters von einem anderen benützt, so haftet dieser an Stelle des Halters.

Sind für den entstehenden Schaden mehrere nebeneinander verantwortlich, so findet § 840 BGB. entsprechende Anwendung.[74])

[74]) § 840 statuiert die solidarische Haftung.

Indem die bisherige Opposition die erwähnte überaus wichtige Schwenkung vollzogen hat, ist die Festung meines Erachtens übergeben und der Sieg für die ernsthafte Haftpflicht gesichert. Denn es hieße die Sicherheit des Publikums bloß zu zwei Drittel wahren, wollte man auf dem Boden des normalen Zivilrechts lediglich unter Umkehrung der Beweislast verbleiben; ich verweise auf die früheren Ausführungen. Immerhin muß den automobilistischen Kreisen Deutschlands die volle Anerkennung dafür ausgesprochen werden, daß sie dem modernen Rechtsgedanken der Haftpflicht nachträglich ein so klares Verständnis entgegengebracht haben, — die Wirkung auf die weitere automobilistische Welt kann nicht ausbleiben. Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß die dem Gegenentwurfe beigegebene Begründung das Dogma der Haftung aus Gefährdung bei Betriebsfehlern oder Betriebsstörungen als richtig zugibt ; es wird wörtlich gesagt :

> Gegen dieses Prinzip wird sich schließlich auch der Automobilist nicht sträuben können. Es ist dies der typische Fall der modernen Gefährlichkeitshaftung. Als Normalverhältnis setzt die Reichsautomobilordnung die Betriebssicherheit voraus, das betriebssichere Fahrzeug gilt als ungefährlich, jeder Fehler oder jede Störung der Betriebssicherheit läßt das Fahrzeug nach den herrschenden Anschauungen als gefährlich erscheinen. Das Gerechtigkeitsgefühl verlangt, daß diese Gefahr von demjenigen getragen wird, dessen Interessen der Betrieb dient; das Risiko der Haftpflicht bildet ein Passivum des Betriebs.

Die automobiltechnische Gesellschaft, die ebenfalls eine Petition an den Reichstag richtete, beantragte zwar in erster Linie die Einrichtung einer Unfallstatistik für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, eventuell aber, wenn sich nach einem Zeitraume von einigen Jahren „die unabweisliche Notwendigkeit“ zum Erlaß eines Haftpflicht-

gesetzes ergeben sollte, bat sie, den im Auftrag des kaiserlichen Automobilklubs ausgearbeiteten Gegenentwurf anzunehmen.

Eine andere Nuance repräsentiert die Petition, welche der Verein deutscher Motorfahrzeug-Industrieller[75]) dem Reichstage vorlegte. Es wird darin nämlich ausgeführt, die Beweislast solle in der vom Gegenentwurf vorgesehenen Weise zum Nachteil des Automobilisten umgekehrt werden „zur Verhinderung der Nachteile, den ein Verletzter durch die gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen in dem Falle erleiden könne, daß ihm der Nachweis des Verschuldens des Automobilisten nicht gelänge". Dabei wird allerdings eine Limitierung der Haftpflicht beantragt. Darauf ist später noch zurückzukommen.

Alle diese Stimmen der technischen und kommerziellen Automobilwelt gewähren zwar kein vollständig harmonisches Bild, allein sie zeigen doch mit aller nur wünschenswerten Deutlichkeit, daß der Bann gebrochen und die von der Wissenschaft geforderte Durchführung der Haftpflichtidee wenigstens in der Hauptsache auch in den Automobilistenkreisen Verständnis gefunden hat. Aber gerade das Automobilrecht liefert ein typisches Beispiel dafür, daß jeder neue Rechtssatz oder die Anwendung desselben auf neue Verhältnisse langsam erobert werden muß und daß man gerne mit den Formen des bisherigen Rechts auch dann operiert, wenn man sich schon von der Notwendigkeit einer Änderung des Rechtszustandes überzeugt hat. Die von dem Gegenentwurfe zugestandene Änderung der Beweislastregelung ist im Grunde ja nur eine juristische Krücke, um ein Prinzip zu stützen, das man in bestimmten Kreisen noch nicht offen und ehrlich proklamieren will. Wer eine Schuldpräsumption aufstellt, hat das bisherige Schadenersatzrecht radikal verlassen, nur ist es ihm noch nicht gelungen, die volle Tragweite des neuen Prinzips

[75]) Vgl. die in Berlin erscheinende Zeitung Sport vom 7. Dezember 1906.

zu erkennen und deswegen kommt er ihm zwar zur Hälfte entgegen, dagegen bleibt er zur anderen Hälfte im bisherigen Erdreiche stecken.

Von einer gewissen mildernden Einschränkung des aufgestellten Prinzips wird im dritten Teile die Rede sein, — ich meine damit namentlich die Limitierung der Haftpflichtsumme. Dort werden auch weitere Modifikationen besprochen.[76])

In diesem Zusammenhange ist noch hinzuweisen auf das (S. 6 oben) schon erwähnte dänische Automobilgesetz vom 30. März 1906. Hinsichtlich der Schadenersatzpflicht lehnt es sich an das Eisenbahngesetz vom 26. März 1898 an; immerhin sind die Bestimmungen gegen die Automobile etwas strenger. Ich zitiere daraus folgende Vorschriften:

§ 12.

Der Eigentümer (Nutznießer) ist dafür verantwortlich, daß das Automobil in gesetzmäßigem Zustande ist, daß namentlich die Bremsen sicher und kräftig wirken, daß die vorgeschriebenen Aufschriften in Ordnung sind, sowie daß es von einer dazu geeigneten (§ 14) und zuverlässigen Person geführt wird.

§ 28.

Wenn bei einem Zusammenstoße mit dem Automobil oder dabei, daß die Pferde der Reisenden wegen des Automobils scheu werden oder auf andere ähnliche Weise in der Nähe des Automobils ein Schaden an Personen oder Sachen verursacht wird, ist der für

[76]) Vereinzelt wird wieder der Boden des bestehenden Rechtes ohne jede Modifikation als allein richtig bezeichnet! Dies geschah von Seelig, der am 6. Dezember 1906 im Rheinischen Automobilklub einen „Informationsvortrag“ hielt (Neue Badische Landeszeitung vom 8. Dezember 1906). Der Verein beschloß, eine Petition in diesem Sinne an den Reichstag zu richten.

das Automobil Verantwortliche verpflichtet, den Schaden zu ersetzen, wenn nicht dargetan wird, daß der Beschädigte selbst vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit den Schaden herbeigeführt hat, oder daß es aus den Umständen hervorgeht, daß der Schaden bei der Aufmerksamkeit und Sorgfalt, die vom Automobilführer gefordert wird, nicht verhindert werden konnte. Wenn der Beschädigte seine Arbeitskraft gänzlich oder teilweise verloren hat, ist er berechtigt zum Ersatz der dauernden Verringerung der Erwerbsfähigkeit. Stirbt der Beschädigte infolge des Unglücks, sind die von dem Verunglückten erweislich versorgten Personen zum Ersatz für den Verlust des Versorgers berechtigt.

Die Schadenersatzpflicht liegt demjenigen — es sei der Eigentümer oder ein Nutznießer — ob, der das Automobil zum Fahren auf öffentlicher Straße, Weg oder Platz benützt oder benützen läßt. Für Übertretungen der Bestimmungen über die Vorsicht während des Fahrens ist auch der Führer verantwortlich.

Der zum Ersatz Berechtigte kann sich für den Ersatz an das Automobil halten, sei es, daß es dem Fahrenden gehört oder nicht.

§ 29.

Wenn der Führer in den in §§ 19, 23 und 24 behandelten Fällen seine Verpflichtung anzuhalten nicht erfüllt und das Automobil daher vom Betreffenden aus eigener Machtvollkommenheit gestoppt wird, so wird der Schaden, welcher deswegen für das Automobil und die darin Fahrenden erfolgt, nicht ersetzt.

V.

Wenn und soweit über die Einführung einer gesteigerten Haftpflicht der Automobile noch Zweifel walten sollten, müssen sie dahinfallen, wenn man ein weiteres

Argument beachtet: die Härten der Haftpflicht können durch die Versicherung beseitigt werden. Dieses Hilfsmittel sollte schließlich auf alle Gegner der angestrebten Gesetzgebung versöhnend wirken, weil die Haftpflicht auf diesem Wege auf starke Schultern abgeladen werden kann.

1. Schon jetzt gebrauchen die Automobileigentümer sehr häufig die Vorsicht, sich selbst und auch gegen Haftpflichtfolgen der Unfälle zu versichern.[77]) Diese Tatsache spricht einmal dafür, daß die Automobilbesitzer die Existenz einer wirklichen Gefahr im Automobilbetriebe anerkennen und sodann dafür, daß sie sich als verpflichtet ansehen, den Ersatz des Schadens ohneweiters auf sich zu nehmen. Soweit aber eine Versicherung der Haftpflicht noch nicht erfolgt, ist sie dringend anzuempfehlen.

Die Ausgaben für die Versicherung fallen denn auch im Verhältnisse zu den Kosten der Automobile und deren Wartung nicht ernstlich ins Gewicht. Bei den Automobilbesitzern, die sich dieses Vehikels zu Luxus und Sportzwecken bedienen, spielt die Versicherungsprämie keine nennenswerte Rolle und bei den übrigen Automobilen für Berufs- und wirtschaftliche Zwecke wird die Ausgleichung in der Ersparnis von Zeit, Geld und Arbeitslöhnen liegen.[78]) Die Prämie für Automobile variiert je nach der Pferdestärke der Automobile und die Höhe der Garantiesummen. Z. B. für einen achtpferdigen Wagen beträgt die Prämie bei einer Garantie von 20.000 Francs pro Person, jedoch höchstens 50.000 Francs für ein und dasselbe Ereignis ohne Sachschaden 60 Francs pro Jahr. Chauffeurs werden

[77]) Eine Versicherung wird speziell in Zürich häufig vorgenommen und aus dem „Report of the Royal Commission of Motor Cars", S. 62, sehe ich, daß es auch in den Niederlanden viel vorkommt. Vgl. über die Frage selbst auch Pohl Deutsche Wirtschafts-Zeitung vom 15. Dezember 1906, II., S. 1106—1114.

[78]) Die Motive zu dem deutschen Gesetzesentwurf heben dies wohl mit Recht hervor.

ebenfalls für Unfälle versichert, welche ihnen im Dienste ihres Brotherrn zustoßen. Die Prämie beträgt 12% der Versicherungssumme, also z. B. für 5000 Francs im Todesfall und 5000 Francs im Invaliditätsfall und 5 Francs Tagesentschädigung 60 Francs per Jahr und Mann.[79]) Man kann auch das Fahrzeug gegen Brand versichern.

Man hat nun freilich gesagt, eine derartige Möglichkeit der Versicherung bilde keinen Grund, „willkürlich" einer Personenklasse eine Schadenersatzpflicht aufzulegen.[80]) Allein es ist ja gerade die Frage, ob es sich hier um einen Akt der Willkür handle. Und wenn man bedenkt, welche große Schädigungen an Leib und Leben und an Sachen durch die unbedeutendsten Unbedachtsamkeiten im Straßenverkehr vermöge der Automobile entstehen können, so darf man in der Auflage der Haftpflicht eine Willkür unmöglich finden.

2. In diesem Zusammenhange ist auch daran zu erinnern, daß die vom Delegiertentag der deutschen Automobilklubs am 3. November 1906 angenommene Resolution eine zwangsweise Versicherung gegen die Folgen der Schadenersatzpflicht in Aussicht nimmt.[81]) Und in dem Gegenentwurfe von Isaac wird bemerkt, es werde im Reichstage im Anschluß an den Gesetzesentwurf folgende Resolution vorgeschlagen:

[79]) Die Allgemeine Unfall- und Haftpflichtversicherungs-Gesellschaft „Zürich" in Zürich war so freundlich, mir diese Angaben zu machen. Merkwürdigerweise sprechen sich die französischen Juristen unzufrieden aus über die Talente der Versicherungsgesellschaften, die Zahlungspflicht zu bestreiten. Vgl. J. Imbrecq. L'automobile devant la justice, pag. 114 ff.

[80]) Dechamps, Der Motorwagen, VII., S. 118.

[81]) Die Zwangsversicherung befürwortete auch E. Guyer, Ein schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, S 95. Gleichzeitig spricht er sich dafür aus, daß der Verletzte ein gesetzliches Pfandrecht haben solle an der auf ihn entfallenden Versicherungssumme bis zur Höhe des ihm erwachsenden Schadens (S. 102—104).

> Die Reichsregierung sei zu ersuchen, die Genehmigung zum Führen von Kraftfahrzeugen nur demjenigen zu erteilen, der nachweisen kann, daß sowohl er, als auch der Automobilhalter gegen die Folgen der Haftpflicht bei einer zahlungsfähigen Versicherungsgesellschaft in angemessener Höhe versichert sind.

Auch die automobiltechnische Gesellschaft in Berlin unterstützte diese Resolution in der dem Reichstage unterbreiteten Petition.

Die Schweiz ist bei denjenigen Automobilunternehmungen, die einer Konzession bedürfen, soweit gegangen, einen Versicherungszwang zu statuieren. Dies ist sehr beachtenswert. In der Verordnung des schweizerischen Bundesrates betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906 wird in Art. 30 folgendes bestimmt:

> Die Unternehmungen sind verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt gegen Unfall zu versichern und die bezüglichen Verträge dem Eisenbahndepartement zur Einsicht vorzulegen.

Der Bundesrat war berechtigt, diese Pflicht zu statuieren, weil er sie als eine Bedingung zur Gewährung der Konzession aufstellen konnte.

3. In diesen Gedankenkreis hinein fällt zum Teil auch die neueste Bestimmung des belgischen Gesetzentwurfes, die sich durch Originalität auszeichnet. Danach soll eine Versicherungskasse gegründet werden, die der Staat verwaltet. Sie wird unterhalten durch Beiträge der Automobilfahrer, welche im Verhältnisse von 5% zu deren Steuern zu zahlen haben und durch die Hälfte der doppelten Entschädigung, welche nach dem Gesetzesvorschlag der

Urheber eines Automobilschadens nach dem belgischen Gesetzesentwurf zu entrichten hat, — davon ist nachher noch zu reden. Und zu Lasten dieser Versicherungskasse geht jeder Automobilunglücksfall, dessen Urheber nicht ermittelt werden kann. Art. 4 sagt:

> Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à charge d'une caisse commune d'assurances, qui sera alimentée: 1. par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de cinq pour cent du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints; 2. par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus.
>
> L'Etat aura la gestion de cette caisse et la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seront réclamées.

VI.

Nach allen vier Gesetzesprojekten wird die Haftpflicht der Automobile ausgeschlossen für solche Ereignisse, welche unter die höhere Gewalt oder den unabwendbaren Zufall gestellt werden müssen. Darüber ist noch kurz zu reden.

Es ist zuzugeben, daß dieser Begriff in der Rechtswissenschaft immer noch nicht völlig frei von Zweifeln ist, es schwebt noch eine gewisse Wolke der Unklarheit darüber. Indessen hat der Begriff doch eine außerordentliche Förderung erhalten durch die Arbeit des österreichischen Juristen Exner.[82]) Die von Exner schließlich aufgestellte Formulierung ist speziell auf das Eisenbahnrecht zugeschnitten, dagegen dürfte es durchaus praktisch sein,

[82]) Vgl. Exner, Der Begriff der höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht, Wien 1883, und E. Adler, Allg. Österr. Gerichtsztg., 1905, S. 39.

nach dem Vorbilde des schweizerischen Rechts den Begriff in seiner Anwendung auf Automobile negativ abzugrenzen. Und man könnte in Anlehnung an den früheren Art. 53 BG. betreffend den Transport auf Eisenbahnen von 1875 und Art. 57 des jetzigen Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen von 1893[83]) folgende Norm aufstellen:

> Als höhere Gewalt (unabwendbarer Zufall) im Sinne des Gesetzes können nicht geltend gemacht werden Unfälle oder Schädigungen, welche herbeigeführt werden:
>
> 1. durch irgend welche Versehen des Chauffeurs, Mechanikers oder sonstiger Personen, die zur Benützung des Automobils zugelassen werden;
> 2. durch fehlerhafte, den Anforderungen der Technik nicht entsprechende Einrichtungen und Beschaffenheit des Automobils;
> 3. durch fehlerhafte Leitung, Führung und Behandlung;
> 4. durch Nichtbefolgung oder ungehörige Befolgung der nötigen Vorsichtsmaßregeln oder von Vorkehrungen, die durch polizeiliche Anordnungen oder sonstige hoheitliche Vorschriften oder durch die im Verkehr gebotene Vorsicht vorgeschrieben sind.

Auch das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902 folgte in Art. 33 diesem Vorgange[84]), indem hier bestimmt wird:

> Die Einrede der höheren Gewalt im Sinne dieses Gesetzes kann nicht geltend gemacht werden bei Schädigungen, die durch Einrichtungen, welche den

[83]) Vgl. J. Ötiker, Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes, 1902, S. 211, 241.

[84]) Ich habe freilich seinerzeit vorgeschlagen, zum Zwecke einer negativen Abgrenzung der höheren Gewalt noch weit mehr zu spezialisieren. Vgl. meine Broschüre: Die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen und die Gesetzgebung, Zürich 1899, S. 42 und 43, und die andere Broschüre: Der schweizerische Gesetzesentwurf über die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen, Zürich 1900, S. 31 und 32.

gemäß Art. 3 zu erlassenden Vorschriften entsprechen, hätten abgewendet werden können.

Und der hier in Bezug genommene Art. 3 sagt, daß der Bundesrat die erforderlichen Vorschriften aufstellen werde zu tunlichster Vermeidung derjenigen Gefahren und Schädigungen, welche aus dem Bestande der Starkstromanlagen überhaupt und aus deren Zusammentreffen mit Schwachstromanlagen entstehen.[85])

Das erste kontinentale Haftpflichtgesetz für Eisenbahnen, nämlich das 1838 in Preußen erlassene Gesetz, spricht von „unabwendbarem Zufalle". Das frühere deutsche Handelsgesetzbuch, das in Österreich weiter gilt, verwendete in Art. 395 den Ausdruck höhere Gewalt und erläuterte ihn durch die Parenthese vis major. Und um die Übereinstimmung mit dem gemeinsamen Handelsgesetzbuche herzustellen, wurden die beiden erwähnten Ausdrücke auch im österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetze verwendet. Das deutsche Gesetz betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Fabriken, Steinbrüchen und Gräbereien herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen von 1871 sprach in Art. 1 nur von höherer Gewalt. Der österreichische Referentenentwurf zog die Formulierung unabwendbarer Zufall wieder vor und verwendete ihn ausschließlich. Meines Erachtens ist es am richtigsten, beide Ausdrücke zugleich zu gebrauchen. Das gegenwärtige schon zitierte schweizerische Transportgesetz spricht in Art. 57 von höherer Gewalt und fügt parenthetisch hinzu: unabwendbarer Zufall, force majeure, cas fortuit.

Von dem gleichen Bestreben geleitet, den Begriff der höheren Gewalt oder des unabwendbaren Zufalls negativ abzugrenzen, wird im österreichischen Entwurf (§ 2, Abs. 2) folgendes vorgeschlagen:

---

[85]) Das zitierte Bundesgesetz, betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen, ist abgedruckt bei J. Ötiker, S. 648.

Regierungsvorlage:	Referentenentwurf:
Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn die schädigende Ereignung auf die Beschaffenheit des Fahrzeuges, auf Versagen oder Mängel seiner Funktionen oder endlich auf die vorschrifts- oder sachwidrige Führung oder Behandlung des Fahrzeuges zurückzuführen ist.	. . . . Die Berufung auf einen unabwendbaren Zufall ist ausgeschlossen, wenn das schädigende Ereignis auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder seiner Funktion oder auf ihr Versagen zurückzuführen ist.

Die Textierung dieser Abgrenzung des unabwendbaren Zufalls halte ich für sehr geschickt, nur würde ich in der Spezialisierung hier noch etwas weiter gehen. Aber auch wenn man dabei verbleibt, so steht kraft Gesetzes fest, daß die absolute Betriebssicherheit der Maschine gefordert wird. Auf Gefahr des Automobilhalters geht es also, wenn die Reifen platzen oder reißen, wenn der Apparat plötzlich stillesteht, ein Bruch erfolgt, wenn er gleitet oder (beim Elektromobil) sich entzündet. Der deutsche Gegenentwurf will freilich in § 1 die „Beschaffenheit" des Fahrzeuges weglassen. Allein ohne genügenden Grund. Alle Konstruktionsfehler, alle Betriebsfehler und alle Betriebsstörungen beim Automobil müssen für den Begriff der höheren Gewalt oder des unabwendbaren Zufalls ausscheiden.

VII.

Wenn die prinzipielle Frage dahin entschieden ist, daß die Automobile einem strengen Haftpflichtgesetze unterworfen werden müssen, so erheben sich einige weitere Fragen, die kurz zu besprechen sind.

1.

Vor allem ist zu prüfen, wer die Haftpflicht zu prästieren hat.

Die Wendungen, welche die bisherigen Entwürfe enthalten, sind verschieden. Der schweizerische Entwurf

macht denjenigen haftpflichtig, der das Automobil hält, der deutsche Entwurf verpflichtet den „Betriebsunternehmer" zum Schadenersatz. Der österreichische Entwurf statuiert eine Haftpflicht des Führers und des Eigentümers oder jedes Miteigentümers. Der Entwurf ist dann aber gezwungen, diese Formulierung bedeutend zu modifizieren. Und dies geschieht in Art. 1 mit folgender Wendung:

> . . . War zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betrieb überlassen, so haftet dieser an der Stelle des Eigentümers.

In der Automobilgesetzgebung der Vereinigten Staaten von Amerika wird die Verwendung von Automobilen in verschiedenen Ausdrücken geschildert. So sagt Alabama: It shall be unlawful for any person to run, operate or drive any automobile, locomobile or motor vehicle of like kind on the public roads and highways of this state . . . Illinois spricht von drive, run, conduct or propel any automobile or any other conveyance of a similar type or kind . . . Das Gesetz von Virginia vom 20. Dezember 1902 stellt Bestimmungen auf gegen „the operator, owner, conductor, driver or occupant" von Automobilen, Bicycles and Tricycles.[86]) Das englische Gesetz The motor car 1903 verwendet das einfache Wort drive (if any person drives a motor car . . .). Das niederländische Gesetz spricht in seinen polizeilichen Anordnungen vom Eigentümer und Halter des Automobils (vergl. z. B. Art. 9 und 10). Das dänische Gesetz von 1906 hebt den Eigentümer und Nutznießer heraus (S. 88 oben).

Im belgischen Entwurfe wird der Lenker des Automobils (le conducteur) haftpflichtig erklärt (genauer: es wird eine Schuldpräsumtion aufgestellt) und dann weiter bestimmt (Art. 1 am Ende):

> Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civilement responsable.[87])

[86]) Huddy, The law of automobiles, S. 117, 152, 312.

[87]) Dieser Ausdruck enthält in der französischen Rechtssprache

Die Motive bemerken ausdrücklich, daß diese herausgehobenen Personen nur als Beispiele anzusehen seien.

Für die subjektive Frage der Haftpflicht kommt es richtigerweise darauf an, wer das Automobil hält und auf wessen Rechnung es betrieben wird. Dies ist freilich in der Regel der Eigentümer, es kann aber jemand auch das Automobil eines anderen benützen gestützt auf ein privatrechtliches Rechtsgeschäft. Es kann namentlich in Frage kommen:

a) Mandat, Kommodat;
b) Miete, Kauf (mit Eigentumsvorbehalt);
c) Nießbrauch;
d) Abtretung einer Konzession.

In diesen und ähnlichen Fällen wäre es nicht richtig, einfach den Eigentümer als haftpflichtig zu erklären. Freilich ist stets im Auge zu behalten, daß nicht eine zahlungsunfähige Person an die Stelle einer zahlungsfähigen vorgeschoben werde. Der Eigentümer muß nicht haften, wenn:

a) der Betrieb des Automobils einem anderen auf Grund eines wahren (redlichen) Rechtsgeschäftes überlassen wird;

b) jemand rechtswidrig mit dem Automobil ausfährt, wie z. B. ein Dieb. Darunter fällt aber zur Zeit der Fall nicht, daß der Chauffeur für sich das Automobil und ohne den Prinzipal zu fragen benützt.[88])

Diesen Fall sieht der österreichische Entwurf ausdrücklich vor; denn er bestimmt:

> War das Kraftfahrzeug zur Zeit des schädigenden Ereignisses zufolge rechtswidrigen Vorganges der Verfügung des Eigentümers entzogen, so haftet an seiner Stelle jener, der diese Verfügung ausübt.

---

ein juristisches Stenogramm, dessen Bedeutung man erkennt, wenn man Artikel 1384, Code civil, nachliest.

[88]) Vgl. über diese Frage auch Huddy, S. 99 (und 95!).

Der österreichische Entwurf enthält auch eine sehr bemerkenswerte Bestimmung, die bei einer ähnlichen Fassung der haftpflichtigen Personen Nachahmung verdient, wenn er folgendes hinzufügt:

> Der Eigentümer, der auf Grund dieser Bestimmungen die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen, die ihren Übergang auf einen anderen begründen, zu beweisen.

Was nun die Stellung des Chauffeurs[89]) (und des Mécanicien) im speziellen betrifft, so muß man eine juristische Verantwortlichkeit unterscheiden:

a) gegenüber Dritten;

b) gegenüber dem Arbeitgeber.

Was die erstere Frage anbetrifft, so ist die direkte Haftpflicht des Chauffeurs im österreichischen und belgischen Entwurfe, nicht dagegen im deutschen Entwurfe angenommen worden. Und zur Begründung dieser Ansicht wurde in Österreich gesagt, der Chauffeur sei unbeschränkter und meist auch unkontrollierbarer Herr des Fahrzeuges.[90]) Ich möchte mich gegen diese Auffassung aussprechen. Der tiefere Gedanke der Haftpflichtgesetze

---

[89]) Der Name Chauffeur ist eigentlich sonderbar und unpassend. Eine Erklärung findet sich bei Huddy, S. 93. Die Tätigkeit des Chauffeurs hat mit dem Heizen nichts zu tun, und es könnte bloß an den Dampfwagen und an das Brennen der Glühzünder gedacht werden. Für die Person, welche den Wagen lenkt, hätte man eher den Namen Ajusteur oder Tourneur verwenden sollen. Der Begriff wird in einzelnen nordamerikanischen Gesetzen expliziert, z. B. in dem von Maryland (Huddy, S. 182). Neben dem Chauffeur kommt noch ein Mécanicien vor, der die Wartung des Automobils besorgt. Der Name wird aber auch auf den Diener, der den Automobilbesitzer begleitet, ausgedehnt. Von dem Falle wird hier nicht weiter gesprochen, da der Automobilhalter die Maschine selbst lenkt (Amateurchauffeur): hier besteht kein Dienstverhältnis.

[90]) Worte von Dr. Pattai in der Begründung des Referentenentwurfes für die Beratungen des Subkomitees des Justizausschusses, S. 23.

ist der, daß an die Stelle eines sozial Schwachen ein sozial Starker tritt, und deswegen soll der Angestellte nicht kumulativ mit dem Eigentümer verantwortlich sein (weder primär noch subsidiär) und wäre es auch nur nach Maßgabe der gewöhnlichen Zivilrechtsnormen. Die Aufstellung einer direkten Haftpflicht des Chauffeurs hätte aber auch gar keine praktische Bedeutung (wegen seines leeren Portemonnaies), — gleichwohl soll man sie statuieren?

2.

Eine weitere Frage ist die, welche rechtliche Wirkung die Tatsache auf die Haftpflicht des Automobils ausübt, daß der Beschädigte selbst den Unfall herbeigeführt hat.

Wenn man gestützt auf das bisherige Schadenersatzrecht nach der maßgebenden Formulierung suchte, so sprach man von einem Verschulden des Beschädigten oder seiner Angestellten oder von einer Mitverschuldung oder von einer mangelnden Sorgfalt in der Behandlung (Wartung, Aufsicht, Führung) seinerseits. Auf diese Konstruktion hin wurde z. B. ausgeführt, es liege kein Verschulden in der Überschreitung des Fahrdammes einer Straße durch den Passanten und auch nicht darin, daß er sich nicht in jedem Augenblicke und bei jedem Schritte nach allen Seiten umsieht. Dies wäre umgekehrt gefährlich, weil der Übergang rasch erfolgen muß.[91]) Ferner wurde gesagt, eine eigene Fahrlässigkeit liege dann vor, wenn jemand trotz der abgegebenen Warnungssignale direkt vor die Räder des Automobils laufe. Und endlich wurde betont, es könne auch eine beiderseitige Nachlässigkeit vorliegen.[92])

Der belgische Entwurf läßt den Beweis der eigenen Schuld des Beschädigten auch zu; denn dem aufgestellten Prinzipe wird folgende Restriktion beigefügt:

---

[91]) Vgl. Isaac, Der Motorwagen, VII., S. 240, der diese Erwägungen zu Unrecht kritisiert.

[92]) Vgl. Rixens und Lafont, S. 374, 393.

Néanmoins la preuve . . . de la faute de la victime sera autorisée.[93])

Das Gleiche gilt vom schweizerischen und österreichischen Entwurfe.

Das Rechnen mit den bisherigen Verschuldungsbegriffen ist nun freilich, strenge genommen, nicht mehr richtig, sobald man das Prinzip der Gefährdungshaftung aufstellt. Es kann sich dann nur darum handeln, der Haftpflicht des Automobilhalters einen Umstand exzeptionsweise gegenüberzustellen, aus dem sich ergibt, daß die Gefährdung durch den Beschädigten selbst herbeigeführt worden sei. Dies ist möglich dann, wenn es sich um das Publikum handelt. Es kann sich z. B. bei einem Automobilrennen über die Rennbahn hervordrängen und damit die Verletzung von Personen durch nachfolgende Automobile direkt herbeiführen. Oder es werden vom Publikum bestimmte Polizeivorschriften verletzt. Beispielsweise ist auf Art. 4 der niederländischen Verordnung zu verweisen, der folgendermaßen lautet:

> Voetgangers zijn op de wegen verplicht bij het tegenkomen van of het ingehaald worden door motor- rijtuigen of rijwielen dezen behoorlijke ruimte voor passeeren te laten.

Ferner ist aufmerksam zu machen auf die regierungsrätliche Verordnung des Kantons St. Gallen (1903), die in Art. 4 bestimmt:

---

[93]) Der dem belgischen Senate vorgelegte Gesetzesentwurf sagt zur Begründung: Il ne paraît pas possible d'accorder en quelque sorte une prime à l'imprudence, et s'il convient de rappeler par des dispositions sévères les automobilistes à la sagesse et au respect de la vie humaine, il n'est pas moins utile d'inciter à l'attention et d'habituer à un mode de locomotion essentiellement progressif les piétons et les conducteurs de véhicules autres que les automobiles. — Anderer Meinung scheint Gordon, D. J. Z., 1906, S. 479—481, vom Standpunkte des neuen deutschen Rechtes aus zu sein.

Fuhrwerke, Automobile, Reiter und Radfahrer haben sich beim Begegnen und Vorfahren gegenseitig genügend Raum zu schaffen.

Es ist verboten, das Vorbei- und Vorfahren Radfahrern usw. mutwillig zu verunmöglichen.

Das schweizerische Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post von 1905 betont in Art. 5:

Trifft den Getöteten oder Verletzten ein Teil der Schuld an dem Unfall, so kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermäßigen.

Da bei Automobilunfällen, wie nachher noch genauer auszuführen ist, auch Sachschaden in Frage kommen kann, mußte der Satz im neuen Spezialgesetze etwas anders gefaßt werden. Dies ist denn auch geschehen.

Nach dem Gesagten ist es Sache des Einzelfalles, zu untersuchen, ob der Geschädigte die Gefährdung herbeigeführt oder erhöht habe. Etwas anders liegt aber die Sache bei dem Chauffeur, der nur ein Glied ist in dem ganzen Organismus des Automobils — ich komme darauf speziell zurück.

Darüber kann richtigerweise kein Streit bestehen, daß die Haftung eine solidarische ist, wenn die schädigende Handlung von mehreren Personen verübt wird; das bei Delikten geltende Recht ist diesfalls klar, und wenn auch die hier in Aussicht genommene Haftpflicht nicht unter allen Umständen auf Delikt beruht, so lehnt sie sich doch an das Kapitel über Delikte an.

Auch nach dem Sinne des belgischen Entwurfs besteht eine solidare Haftpflicht des Lenkers und des Eigentümers (Mieters) des Automobils.

3.

Nach dem Gesagten ist die Frage schon beantwortet, ob der Automobilhalter die Haftpflicht etwa auf

seine Angestellten und speziell den Chauffeur abladen könne.

1. Die Frage kann bezüglich des Chauffeurs gar nicht gestellt werden, wenigstens soweit es sich um die Haftpflicht gegenüber den Dritten handelt, wenn er direkt verantwortlich erklärt wird, wie dies im belgischen und österreichischen Entwurf geschieht.

2. Im übrigen geht es unmöglich an, die Haftpflicht auf die Angestellten zu wälzen, denn dann wäre sie meistens inhaltlos. Der schweizerische Entwurf enthält denn auch den Satz:

> Die Einrede aus dem Verschulden dritter Personen kann nicht erhoben werden, wenn diese in einem Dienstverhältnisse zu ihm stehen.

Ein Regreßanspruch des haftpflichtigen Dienstherrn gegen den Angestellten kann nicht anerkannt werden, sobald man sich auf das neue Haftpflichtprinzip stellt.[94])

4.

Die Haftpflicht fällt weg, wenn Dritte, die nicht im Dienste des Automobilisten stehen, den Unfall verschuldet haben. Der schweizerische und österreichische Entwurf behält allgemein den Beweis des Automobilisten vor, daß der Schaden durch Verschulden Dritter verursacht wurde.

Auf die „Verschuldung" Dritter macht namentlich die Denkschrift der automobiltechnischen Gesellschaft in Berlin nachdrücklich aufmerksam. In diesem Zusammenhange verweise ich freilich schon hier auf § 3, Abs. 4 des österreichischen Referentenentwurfs.

Eine weitere Frage ist die, ob die vom Gesetze zu statuierenden Haftpflichtsätze auch zu gute kommen sollen:

1. demjenigen, welcher das Automobil zur Beförderung benützt, und demjenigen, welcher eine Sache damit transportiert;

[94]) Nach dem normalen Zivilrechte läge die Sache anders. Vgl. dazu Huddy, S. 99.

2. den Automobilangestellten und dem Chauffeur im speziellen.

Man kann sagen, in beiden Fällen sei die Gefahr freiwillig übernommen worden. Dieses Argument wurde seinerzeit auch gegenüber den Eisenbahnangestellten und Fabrikarbeitern aufgestellt, allein es erwies sich mit der Zeit als baufällig und wurde preisgegeben. Auch bei den Automobilen liegt diese und die weitere Auffassung nahe, als ob die Ausdehnung der Haftpflicht zu Gunsten der Angestellten eine Art Stimulus schaffen würde, Unvorsichtigkeiten und Waghalsigkeiten zu begehen. Man braucht sich, wie Pattai meint, nur den Fall vor Augen zu halten, daß der Chauffeur, der ohne oder gegen den Auftrag außerordentlich schnell fährt, seinen Prinzipal herauswirft, und dann doch noch Haftpflichtansprüche stellen könnte.[95]) Der deutsche Gesetzesentwurf will auch nur einen Schutz des Publikums[96]) statuieren und deswegen ist in § 6, Nr. 1 gesagt[97]):

> Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung:
>
> 1. wenn zur Zeit des Unfalls das Fahrzeug zur Beförderung des Verletzten oder der beschädigten Sache dient oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig ist.

Es ist zuzugeben, daß die Frage, ob auch der Automobilangestellte und speziell der Chauffeur einen Rechtsanspruch gegen den Automobilhalter habe, überaus kritisch ist[98]) und ich höre, daß sie speziell an der Verzögerung des österreichischen Gesetzentwurfs die Schuld trägt. Der Ernst der Frage zeigt sich dann handgreiflich, wenn man

[95]) Vgl. die Ausführungen von Pattai, S. 23.

[96]) Ich erinnere wieder an das schweizerische Bundesgesetz von 1905 (Artikel 5).

[97]) Die Bestimmung des deutschen Entwurfes wird von Olshausen, D. J. Z., 1906, S. 350, gebilligt.

[98]) Vgl. dazu E. Adler, Allg. Ö. G. Z. 1905, S. 33.

daran denkt, daß ein Chauffeur wegen seiner Waghalsigkeit bestraft wird. Soll auch hier jener Rechtsanspruch gegen den Automobilhalter anerkannt werden? Läge hier nicht ein flagranter Widerspruch zwischen der Zivil- und Strafrechtsanstalt vor? Man muß indessen nicht die exponiertesten Fälle allein herausgreifen, wenn man ein Leitprinzip ausfindig machen will. Auch ist die Schwierigkeit nicht so groß, als man sie sich auf den ersten Blick vorstellt. Man muß sich auch hier wieder daran erinnern, daß sich das moderne Haftpflichtrecht auf einem spezifisch neuen Grundsatze aufbaut, nämlich auf dem der Gefährdung. Hält man dies fest, so wird man vor allem hier nicht operieren dürfen mit einer vermeintlichen Verschuldung des Chauffeurs und es kann also keine Rede davon sein, daß die grobe oder leichte Fahrlässigkeit des Chauffeurs die Haftpflicht beseitige. Der Regel nach muß die Haftpflicht des Automobilhalters anerkannt werden, wenn man sich zu dem neuen Prinzip nicht ablehnend verhält. Dann ist eben der Rechtsanspruch des Chauffeurs durch die Gefährdung motiviert, in welche er sich durch seine Stellung hat begeben müssen. Es ist aber zuzugeben, daß vom Boden des bestehenden normalen Zivilrechts der Chauffeur gegen den Automobilhalter nichts machen könnte, soweit nicht etwa das Dienstbotenrecht eingreifen würde.

Nun ist aber weiter zu sagen, daß ein Chauffeur in mutwilliger oder arglistiger Weise einen Unfall selbst herbeiführen kann, wie es ja überhaupt Leute gibt, denen es einen besonderen Reiz gewährt, sich in physische Gefahr zu begeben. Die bisherige Rechtstheorie ist sofort bereit, hier mit dem Gesichtspunkte der eigenen Fahrlässigkeit zu operieren und die logische Konsequenz müßte dann dazu führen, den Rechtsanspruch vollständig zu beseitigen, sobald auch nur leichte Fahrlässigkeit vorliegt. Allein wer so räsonniert, hat sich eben noch nicht zu dem neuen Haftpflichtprinzipe heraufgeschwungen, sondern er steckt noch mit einem Beine in der alten Rechtstheorie. Das neue Haftpflichtrecht und die Verschuldung des alten

Rechtes sind zwei inkommensurable Größen. Anders ausgedrückt: der Haftpflicht für die Gefährdung darf man überhaupt ein Verschulden nicht gegenüberstellen mit der Wirkung, daß jene immer vollständig aufgehoben würde. Es kann sich in der Regel nur darum handeln, daß man von der Erhöhung der Gefährdung durch den Beschädigten spricht. Die Gefährdung als solche liegt im Betriebe immer in abstracto vor, aber es kann eine Handlung dazu treten, durch welche sie konkret geschaffen und gesteigert wird, und wenn dieses Resultat durch den Beschädigten hervorgerufen wird, so muß dies zur Folge haben, daß der Anspruch des Chauffeurs beseitigt oder reduziert wird. Gesetzt nun aber weiter, der Chauffeur werde sogar für eine bestimmte mutwillige Handlung gestraft, so kann darin unter Umständen nur eine Reaktion gefunden werden gegen die Erhöhung der im Betriebe liegenden Gefährdung und sobald man dies festhält, kann man es durchaus rechtfertigen, daß sogar eine Bestrafung des Chauffeurs ihn des Rechtsanspruchs auf zivilrechtliche Haftpflicht nicht immer vollständig verlustig mache. Unter diesen Umständen muß man dem Richter die Möglichkeit vorbehalten, den zivilistischen Anspruch des Chauffeurs zu kürzen, dagegen kann ich nicht der Ansicht huldigen, daß er immer schon wegen der Verurteilung gänzlich untergehe. Wenn man für die gegenteilige Ansicht den Zweck der Unfallsverhütung ins Feld führt, so ist dieser Gesichtspunkt nicht durchschlagend, weil viele Unfälle durch die denkbar höchste Sorgfalt nicht verhütet werden können. In diesem Sinne ist denn auch das neue schweizerische Haftpflichtgesetz gegen die Eisenbahnen, Dampfschiffe und Posten vorgegangen, wenn es in Art. 5 von der Ermäßigung der Entschädigung spricht. In Verbindung damit ist freilich auch Art. 6 und 18 zu beachten.

Die erwähnte Eigentümlichkeit des neu zu schaffenden Rechtszustandes sticht uns nur deswegen in die Augen, weil das alte Schadenersatzrecht immer noch in unserem Geiste fortwirkt und weil wir nicht sofort die neue Rechts-

basis in allen ihren Konsequenzen ausdenken. Sie kann aber durch zwei Mittel in ihrer vermeintlichen Härte überaus bequem gemildert werden. Einmal ist hinzuweisen auf die leichte Möglichkeit, den Chauffeur gegen Unfälle zu versichern.[99]) Sodann kann man den Chauffeur, auch wenn er im Dienste eines einzelnen Automobilhalters steht, den allgemeinen Unfallversicherungs- und sonstigen Fürsorgegesetzen des Staates unterstellen, so daß dann alle Chauffeurs (und weiteren Angestellten) als „Arbeiter" der Regel nach die normale Unfallversicherungsrente erhalten. Dieser Weg ist vielleicht noch vorzuziehen, aber zu diesem Zwecke wird man eben einen Nachtrag zu den staatlichen Unfallversicherungsgesetzen erlassen müssen, weil nach dem bisherigen Texte derselben die Chauffeurs eines einzelnen Automobilhalters kaum unter die versicherungsberechtigten Personen zu zählen sind. Freilich könnte man die Automobile z. B. zu diesem Endzwecke auch als Maschinen (und nicht als Fuhrwerke) bezeichnen.

Was die andere Frage anbetrifft, ob diejenigen, welche das Automobil zur Beförderung (Personen- und Sachentransport) benützen, keinen Haftpflichtsanspruch erheben können, so ist die im deutschen Entwurfe getroffene Bestimmung nicht zu billigen. Es geht unmöglich an, die Haftpflicht gegenüber den Automobilpassagieren wegzulassen.[100])

Ganz speziell dann muß der deutsche Entwurf verworfen werden, wenn ein regulärer Personentransport durch Automobilomnibusse erfolgt.[101]) Höchstens dann könnte

[99]) Soweit der Automobilhalter eine Versicherung seiner Angestellten vorgenommen hat, kann angeordnet werden, daß die Versicherungssumme von der Haftpflichtsumme im Verhältnisse der Prämienleistung abgezogen werden dürfe, sofern wenigstens alle Unfälle versichert sind. Vgl. in diesem Sinne Artikel 13, Bundesgesetz von 1905.

[100]) Guyer opponiert hier mit Recht (Schweizerische Juristenzeitung, II., S. 306).

[101]) In diesem Sinne spricht sich auch Olshausen in D. J. Z., 1906, S. 348/349, aus.

jener Ausschluß der exzeptionellen Haftpflicht gebilligt werden, wenn jemand das Automobil eines anderen zum unentgeltlichen Transporte oder zu einer Spazierfahrt benützt. Vgl. den Rechtsfall, der in der Automobil-Welt 1907, V, Nr. 5, mitgeteilt ist. So schlägt denn auch der österreichische Referentenentwurf in § 3a vor, zu sagen:

> Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die Ersatzansprüche solcher Personen, die das Kraftfahrzeug mit Zustimmung des Eigentümers oder desjenigen, der nach § 1 an dessen Stelle tritt, benützt haben, vorausgesetzt, daß dies weder in seinen Diensten oder Aufträgen, noch gegen Entgelt, noch anläßlich des gewerbemäßigen Betriebes von Personen- oder Sachentransport geschah.
>
> Diese Ersatzansprüche regeln sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Recht.
>
> Unberührt von dieser Bestimmung bleiben Schäden, die solchen Personen aus dem Betriebe des Kraftfahrzeuges zugingen, ohne jedoch mit dessen Benützung zusammenzuhängen.
>
> Die Bestimmungen über die Ersatzansprüche des Führers des Kraftfahrzeuges sind im § 3 getroffen.

5.

Im allgemeinen wird die Haftpflicht nur dann praktisch, wenn Automobile zum Zwecke des Verkehrs verwendet werden; ein Verkehr mit Automobilen liegt dann vor, wenn man sich ihrer zum Fahren bedient und nicht, wenn sie selber geführt oder getragen werden.[102]) Geführt werden mußten z. B. die Automobile, welche die Berner Grenze überschritten und in das Souveränitätsgebiet des Kantons Unterwalden eintraten, als die Brünigstraße ge-

[102]) Isaac, Das Recht des Automobils, S. 1.

sperrt war. Die Automobile wurden dann von einem Pferde gezogen, soweit das Sperrgebiet reichte.[103])

Gleichwohl darf der Betrieb als Voraussetzung der Haftpflicht nicht zu scharf betont werden, und es zeigt sich auch von einem veränderten Gesichtswinkel, daß nicht der eigentliche Betrieb, sondern das Halten des Automobils maßgebend ist. Die Haftpflicht besteht nämlich auch dann, wenn:

1. die Maschine stillesteht, aber betriebsbereit ist, und der Apparat sich sodann ohne den Willen des Betreffenden z. B. anläßlich einer technischen Erklärung über den Organismus in Bewegung setzt und Schaden hervorruft;

2. der Apparat durch Platzen oder durch einen Brand[104]) auf einer bestimmten Stelle, wo er ruht, Schaden herbeiführt;

3. das Automobil zwar zum Stillstande gebracht wurde, dann aber z. B. wegen Feuchtigkeit des Straßenbodens ins Rutschen gelangt und Schaden bereitet.

Angesichts der erwähnten Beispiele wäre es nötig, die Bedeutung des Wortes Betrieb sehr weit auszudehnen, wie dies schon bei der Prüfung der Haftpflicht einer elektrischen Straßenbahn dann geschah, als jemand durch herabhängende oder am Erdboden liegende Drähte der Bahn zu einer Zeit verletzt wurde, da der Betrieb ruhte und Ausbesserungen an der oberirdischen Drahtleitung stattfanden. In diesem Falle führte das deutsche Reichsgericht (Neue Folge, VI., S. 266/267) aus, die in der Zentrale erzeugte Elektrizität werde in oberirdischen Drähten nach den Bahnstrecken geleitet, und dort von den Drähten aus an die mit entsprechenden maschinellen Einrichtungen versehenen Motorwagen abgegeben. Die Einführung des

---

[103]) Der Vorgang verdient als historisches Kulturbild festgehalten zu werden.

[104]) Eine kleine Flamme, welche bei der Zündung entstanden war, arbeitete sich in Zürich (November 1906) zum Benzinbehälter durch und setzte denselben in Brand.

Stroms in die Drähte stelle sich sonach als eine Maßnahme dar, die zum Zwecke der Bewegung der auf den Schienensträngen laufenden Wagen vorgenommen werde, also unmittelbar zu dem Betriebe der Bahn gehöre. Danach sei, wenn durch einen zu diesem Zwecke elektrisch geladenen Draht ein Mensch getötet oder verletzt worden sei, der Unfall als bei dem Betriebe geschehen anzusehen, und zwar auch dann, wenn er sich zu einer Zeit ereignete, wo der Wagenverkehr auf der Bahn ruhte. Denn zu dem Betriebe der Bahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes gehöre nicht bloß die Ausführung der den eigentlichen Zweck des Betriebes bildenden Beförderung von Personen und Güter, sondern es fallen darunter auch die Maßnahmen, welche zur unmittelbaren Vorbereitung oder zur Fortsetzung und Abwicklung des jenem Zwecke gewidmeten Betriebes vorgenommen werden, soweit auch mit ihnen die dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefährlichkeit verbunden sei. Die ganze Begründung ist aber doch sehr mühsam und es erscheint jedenfalls richtiger, im Automobilrechte den Schwerpunkt der juristischen Verantwortlichkeit nicht auf den Betrieb, sondern auf das Halten des Automobils zu legen. Es gelangt eben hier die Tatsache zur Bedeutung, daß das Automobil nicht an einen bestimmten, lokal abgegrenzten Schienenkörper gebunden ist, daß es frei herumstehen kann und daß seine Verwendung zum Zwecke des Betriebes nicht in eine zeitlich festgesetzte Aussicht genommen ist. Es muß freilich hier auch angefügt werden, daß in Nordamerika ein Automobilhalter nicht als haftbar erklärt wurde in dem Falle, da Knaben mit einem auf der Straße allein gelassenen Automobil abfuhren und dann einen Schaden anrichteten.[105]) Andererseits gibt es aber einzelne Gesetze, die vorschreiben, daß das stillstehende Automobil befestigt werden müsse „to

[105]) Huddy, S. 64: . . . the unauthorized interference and act of the boys in the proximate cause of the injury and the owner of the car is not liable. Vgl. auch S. 101.

prevent such vehicle being started by unauthorized persons".[106]) Das schweizerische Konkordat begnügt sich damit, in Art. 13 folgendes zu bestimmen:

> Es ist dem Führer verboten, beim Verlassen seines Wagens den Motor im Gange zu lassen.

Art. 16 des französischen Décret portant règlement relatif à la circulation des automobiles bestimmt[107]):

> Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur.

Nach dieser Bestimmung müßte eine Haftung eintreten, wenn ein Knabe ein stillstehendes Automobil bewundert, wenn er aufsteigt und es rückwärts in Bewegung setzt, ohne es anhalten zu können.[108]) Indessen hat der Zivilrichter die ganze Frage selbständig nach Lage des konkreten Falles zu beurteilen. Die Polizeivorschriften sind für ihn keineswegs unbedingt maßgebend.

6.

Die Haftpflichtnormen müssen für den Fall zum zwingenden Rechte erhoben werden, als Automobile zum gewerbsmäßigen Transporte von Personen oder Sachen benützt werden.[109])

Auch wird man bestimmen müssen, daß eine vertragsmäßige Reduktion der Haftpflicht durch den Halter des Automobils gegenüber dem Dienstpersonal unzulässig ist.

---

[106]) Es ist hier das Gesetz von Maryland zu zitieren (Huddy, S. 179).

[107]) Haber, S. 64.

[108]) Vgl. das Beispiel in Automobil-Revue, I., S. 132.

[109]) In diesem Sinne spricht sich auch Olshausen (D. J. Z., 1906, S. 351) aus.

7.

Der österreichische Referentenentwurf hatte die gute Idee, auch an den Fall zu denken, daß ein schädigendes Ereignis aus dem Zusammentreffen der Betriebe von Automobilen oder anderer haftpflichtiger Unternehmungen hervorgehen kann, und er trifft dann in § 3, Abs. 4 eine bemerkenswerte Bestimmung, die so lautet:

> Dritte Personen, welche Schäden aus Ereignissen erleiden, die im Zusammentreffen mehrerer haftpflichtiger Betriebe entstanden, können ihre Ersatzansprüche auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes, und zwar gegen alle Haftpflichtigen zur ungeteilten Hand stellen.

Diese Bestimmung ist so wichtig, daß sie in einem besonderen Paragraph niedergelegt werden sollte. Nachträglich wurde sie übrigens etwas modifiziert mit Rücksicht darauf, daß die Haftpflicht bei den einzelnen Betrieben inhaltlich verschieden sein kann: die vorliegende Norm gibt ein interessantes Bild für eine Solidarität ohne Korrealität.

Dritter Teil.

Die Modifikationen der strengen Haftpflicht und das Verhältnis des Spezialgesetzes zum allgemeinen Privatrechte.

I.

Zunächst erhebt sich die Frage, ob das Prinzip der erweiterten Haftpflicht unter gewissen Umständen nicht auszuschließen sei. Der österreichische und deutsche Entwurf stellen eine höchst interessante Ausnahme vom erwähnten Prinzipe auf, nämlich für die Fälle, da die Automobile nach ihrer technischen Konstruktion ein bestimmtes Schnelligkeitsmaximum nicht überschreiten können. Die juristische Wirkung dieses Vorgehens liegt darin, daß dann das gewöhnliche Zivilrecht wieder maßgebend bleibt.

Die erwähnte Ausnahme ruht auf der Betrachtung, daß die Schnelligkeit der Automobile die ausschließliche Quelle aller Unfälle sei, und daß da, wo die gewöhnliche Schnelligkeit eines sonstigen Fuhrwerks nicht übertroffen werde, auch kein Grund vorliege für eine exzeptionelle Haftung. Dieser ganze Standpunkt scheint nach dem ersten Eindrucke auf einem ziemlich schlüpfrigen Unterboden zu ruhen: er erregt schwere Bedenken.[1]) Freilich beruhen die Zweifel, die ich hege, nicht etwa darauf, daß ich sagen würde, man dürfe dem einmal aufgestellten Prinzipe keine

[1]) Schon Olshausen hat gegen die betreffende Bestimmung des deutschen Entwurfes opponiert (D. J. Z., 1906, S. 349 und 350).

Modifikationen anhängen, weil dies eine Versündigung an der Logik wäre. Wir sind nicht auf der Welt, um der Logik bloße Huldigungen darzubringen, sondern um die vernünftigen Interessen des menschlichen Zusammenseins rationell und gerecht zu ordnen. Um diesem Ziele nachzukommen, muß oft und viel ein Einbruch in die Systeme und Gedankenkreise der Logik gemacht werden. Meine Gründe sind anderer Art.

1. Die aufgestellte Ausnahme verleitet sofort zu der Anschauung, daß die besondere Haftpflicht immer dann außer Kurs zu setzen sei, wenn das Automobil zur Zeit des Unfalles eine gewisse Schnelligkeit nicht überschreitet. Die Konstatierung dieser Tatsache ist aber dann sehr schwierig, wenn das Automobil eine größere Leistungsfähigkeit besitzt. Besondere automatisch wirkende Einrichtungen gibt es zur Zeit noch nicht.

Überdies ist zu beachten, daß die Geschwindigkeit in der Regel schon einige Zeit vor dem Unfall reduziert worden ist und daß es schwer wäre, den maßgebenden Augenblick genau festzustellen.

2. Es ist nicht richtig, daß die Schnelligkeit der Automobile den alleinigen Grund der Unfälle bilde. Die Bremsvorrichtungen können versagen (was ziemlich häufig vorkommt) oder eine sonstige Einrichtung des Mechanismus funktioniert nicht richtig. Oder es treten bestimmte Hinderungs- und Störungsfälle ein oder es wird das Automobil plötzlich abgelenkt oder es kommt, wie es beim nassen Wetter leicht möglich ist, ins Rutschen.

3. Die Festsetzung einer wirklich passenden Schnelligkeit ist sehr schwierig, und jedenfalls ist eine breite Diskussion darüber möglich, welche Maxima statuiert werden sollen und wie sie gegenüber den vielgestaltigen Formen der Automobile abzustufen seien. Insbesondere kommen hier die Motorcycles gegenüber den sonstigen Automobilen in Betracht und die Möglichkeit, an die Motorräder auch Wagen anzuhängen.

In Österreich hat, wie es scheint, eine genaue Untersuchung stattgefunden und man gelangte dann auf Grund bestimmter Faktoren zu einzelnen Abstufungen. Die Regierungsvorlage enthält zwar in § 3 folgende generelle Bestimmung:

> Auf Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung bei der zum Betriebe und zur Führung unentbehrlichen Belastung auf guter, ebener Straße nicht mehr als 20 Kilometer in der Stunde zurücklegen können, finden die §§ 1 und 2 keine Anwendung.
>
> . . . . Das Vorhandensein der im ersten Absatz bezeichneten Voraussetzung hat zu beweisen, wer wegen Ersatz des Schadens in Anspruch genommen wird.

Allein der Referentenentwurf unterscheidet viel detaillierter (ob auch richtiger?) in § 4[2]), der folgendermaßen lautet:

> Die Bestimmungen der §§ 1, 2 und 3, Schlußabsatz dieses Gesetzes finden keine Anwendung:
>
> 1. auf drei- oder mehrrädrige Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Einrichtung bei der zum Betriebe und Führung unentbehrlichen Belastung auf guter, ebener Straße und ohne Überlastung des Motors nicht mehr als 25 Kilometer in der Stunde zurücklegen können;
> 2. auf zweiräderige Kraftfahrzeuge ohne Bei- oder Anhängewagen, die unter gleichen Umständen nicht mehr als 30 Kilometer in der Stunde zurücklegen können;
> 3. auf mit Dampfkraft betriebene und nur für Lastentransport eingerichtete Kraftfahrzeuge, die unter gleichen Umständen nicht mehr als 35 Kilometer in der Stunde zurücklegen können.
>
> Die Ersatzansprüche für Schäden aus dem Betriebe solcher Fahrzeuge regeln sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetze.
>
> Das Vorhandensein der von 1—3 bezeichneten Voraussetzungen hat jener zu beweisen, der auf deren Grund die Ersatzpflicht ablehnt.

Der deutsche Entwurf bestimmt in § 6, Nr. 2, die Vorschriften des Gesetzes finden keine Anwendung:

---

[2]) Vgl. Pattai, Begründung des Referentenentwurfes, S. 29—33.

wenn der Unfall bei dem Betriebe eines Fahrzeuges verursacht wird, das auf ebener Bahn die Geschwindigkeit von fünfzehn Kilometern in der Stunde nicht überschreiten kann und mit einer amtlichen Marke hierüber versehen ist.

Der dem Reichstage vorgelegte Gegenentwurf will unter Berufung auf den österreichischen Referentenentwurf die Geschwindigkeitsgrenze auf 25 Kilometer festsetzen.

§ 4 des österreichischen Entwurfes wurde seither im Justizausschusse dahin restringiert, daß die gesetzliche Haftpflicht auf Kraftfahrzeuge aller Art nur dann keine Anwendung findet, wenn sie nach ihrer Einrichtung nicht mehr als 25 Kilometer in der Stunde zurücklegen können. Schon aus diesen tastenden Versuchen ergibt sich, wie schwierig die ganze Frage ist. Offenbar hängt hier alles davon ab, ob es möglich ist, eine selbsttätige Hemmvorrichtung zu schaffen, welche die Überschreitung der erwähnten Geschwindigkeit verhindert und bei welcher durch eine Art amtlichen Verschlusses ein willkürliches Eingreifen ausgeschlossen ist. Die Technik wird zweifelsohne auch dieses Problem lösen, allein vorläufig ist sie noch nicht so weit gekommen. Auch erscheint es als unstatthaft, daß in einem zu erlassenden Gesetze auf eine später zu machende Erfindung abgestellt und darauf gestützt eine Disposition getroffen wird.

Vorläufig hat man deswegen als bloßer Jurist den Eindruck. daß man mit der Annahme des österreichisch-deutschen Entwurfes ein großes Loch in das Gesetz mache und daß man davon mit Bestimmtheit nur das sagen könne, es rufe ein unästhetisch wirkendes Bild hervor.

Trotz allen den Bedenken, die ich hier skizziert habe, halte ich aber den von den beiden Entwürfen aufgenommenen Gedanken durchaus für gut und akzeptabel, sobald die Techniker erklären, daß keine ernstlichen Zweifel über die effektiv verminderte Gefahr bestehen. Hier speziell liegt eben

eine Frage vor, die nicht auf einem juristischen Geleise steht, und es ist daher notwendig, daß sich die Rechtswissenschaft kein definitives Urteil anmaßt.

II.

Was nun den Inhalt und den Umfang der Verantwortlichkeit der Automobile anbetrifft, so muß sie sich naturgemäß beziehen sowohl auf die Tötung und Verletzung von Personen, als auch auf die Schädigung von Sachen. In dieser Beziehung geht die Verantwortlichkeit der Automobile quantitativ weiter als diejenige, welche das Gesetz den Eisenbahnen hinsichtlich der Schadenszufügung auferlegt. Diese Verschiedenheit hängt mit der Tatsache zusammen, daß die Automobile keine separaten Straßen (kein eigenes Tracé) haben[3]), sondern in Konkurrenz mit allen anderen Berechtigten auf dem Straßenkörper auftreten.[4]) Personen und Sachen sind den Angriffen der Automobile direkt ausgesetzt. Es hätte deswegen keinen Sinn, wollte man zwar eine Haftpflicht derselben für die Beschädigung von Personen aussprechen, sie dagegen für diejenige von Sachen weglassen; die Entwürfe verfallen in diesen Fehler denn auch keineswegs.[5])

Eine Schädigung wird in vielen Richtungen behauptet und namentlich wird gesagt:

---

[3]) Der schweizerische Hotelierverein, der Schweizer Touringklub und der schweizerische Automobilklub faßten 1906 in Genf den Beschluß, es solle an den Bundesrat eine Petition gerichtet werden zweeks Prüfung der Frage betreffend die Nationalisierung der Hauptverkehrsstraßen und Übernahme derselben durch den Bund (Automobil-Revue, 1906, I., S. 45).

[4]) Eine besondere Automobilstraße ist projektiert zwischen London und dem Seebade Brighton (Automobil-Revue, 1906, S. 37). Die Erstellung einer Automobilstraße ist eine Lieblingsidee des Königs der Belgier. Die Perspektive der eigenen Automobilstraßen wird auch die künftige Anlegung der Städte stark influenzieren.

[5]) Die Statuierung der Haftpflicht auch für Sachschäden wird schon von Olshausen zutreffend begründet (D. J. Z., 1906, S. 348). Der belgische Entwurf spricht von accident und von indemnités.

Digitized by Google

1. durch die starke Staubentwicklung auf der Landstraße werde das Futter zu beiden Seiten derselben für das Vieh ungenießbar gemacht, — die Tatsache wird auch in Automobilistenkreisen anerkannt[6]);

2. an einzelnen Orten sei der Staub und Geruch so intensiv, daß die Wohnungen nicht mehr bewohnbar seien[7]);

3. angesichts der vielen schweren Motoromnibusse sei der Lärm unerträglich[8]);

4. speziell die Haustiere seien in ihrem Leben bedroht und hier namentlich die Hunde[8a]);

5. die Straßen werden speziell durch die schweren Lastautomobile beschädigt.

Die Verordnung des Kantons Baselstadt vom 12. September 1906 betreffend Motorlastwagen und Motoromnibusse zum Schutze der Straßen bestimmt in § 5 (am Ende):

[6]) Brennwald in Automobil-Revue, 1906, I., S. 4. Die Staatsrechnungsprüfungskommission des Kantons Zürich stellte in ihrem Berichte vom 20. November 1906 an den Kantonsrat das Postulat: welche Mittel zu ergreifen seien, um den durch den Automobilverkehr entstehenden Straßenstaub und die hieraus resultierenden Unannehmlichkeiten für Hausbewohner und Passanten auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

[7]) Annuaire de législ. étr., 2. Série, III., pag. 19. Diese Klage wurde in England erhoben.

[8]) Vgl. Motor Traction, III., S. 393 und 399. Vgl. aber auch S. 465 und 527. An dem letzteren Orte wird die Agitation zurückgeführt auf „the hysterical section of the daily press". In Paris bewirbt sich eine Firma um die Konzession der Erstellung eines Netzes von Automobilomnibussen, das ganz Paris umfassen würde, mit der Zusicherung, sich an einen einheitlichen Tarif von 10 Centimes (jetzt 15 Centimes) zu halten.

[8a]) J. Imbreeq, L'automobile devant la justiee, entwickelt bei dieser Gelegenheit einen großen Humor; denn er sagt pag. 17 darüber: Bien sincèrement, et entre nous, quel est le conducteur d'une automobile qui n'a pas sur la conscience le meurtre d'une poule, d'une oie, d'un dindon, d'un canard, pour ne pas dire celui d'un veau, d'un pore ou d'un chien? Ce genre d'exécution constitue en quelque sorte le péché mignon de bien des chauffeurs.

Das Anbringen von Nietenköpfen, Eisstollen und ähnlicher eine Vergrößerung der Adhäsion bezweckender Vorrichtungen auf den Rädern ist untersagt.

Bei erheblicher Beschädigung der Straßen durch Winterräder kann ihre Verwendung vom Straßeninspektorat gänzlich untersagt und Schadenersatz begehrt werden.

Es ist nur schlimm, daß die Durchführung eines Schadenersatzprozesses in sehr vielen Fällen aus objektiven und subjektiven Gründen schwierig ist.

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ist in Deliktsfällen (und in allen diesen gleichstehenden Gebieten) der volle Schaden (das ganze id quod interest) zu ersetzen. Das gemeine Recht hat bei körperlichen Verletzungen und bei Eigentumsschädigungen in diesem Falle statuiert, daß der Schaden nach dem höchsten Werte der letzten 30 Tage vergütet werden müsse. Man kann zugeben, daß diese Haftpflicht inhaltlich weit geht. Deswegen schlug man vor, die Schadenersatzpflicht auf den Wert überhaupt, und zwar mit Ausschluß des mittelbaren Schadens zu beschränken. Wenn dies die Meinung des Gesetzes sein soll, so ist es geboten, dies zu sagen. In ähnlicher Weise ging auch das Bundesgesetz über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902 vor; es statuiert neben der Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen auch eine solche für Schädigung an Sachen, fügt aber einschränkend hinzu „jedoch nicht für Störungen im Geschäftsbetrieb“ (Art. 27). Auf diesem Boden steht auch das schweizerische Haftpflichtgesetz von 1905, wobei allerdings nicht übersehen werden darf, daß es in erster Linie Verkehrsmittel mit eigenen Schienen und eigenem Straßenkörper im Auge hat, vermöge deren die Schädigung von Sachen nur sekundär in Betracht kommt. Art. 12 des erwähnten Bundesgesetzes bestimmt:

Der Schadenersatz wird in den in Art. 11 vorgesehenen Fällen nach dem wirklichen Werte der be-

schädigten, zerstörten oder verlorenen Gegenstände bestimmt. Eine weitergehende Entschädigung kann nur in den Fällen des Art. 8 (bei Verschulden) zugesprochen werden.

Wird die Schadenersatzpflicht mitten im Haftpflichtgesetz in der erwähnten Weise eingeschränkt, so liegt darin ein beachtenswertes Entgegenkommen zu Gunsten der Automobile.

Man kann im gleichen Geiste noch weiter gehen und drei Konzessionen machen.

1. Es ließe sich sagen, daß die Entschädigung gestützt auf die strenge Haftpflicht dann etwas ermäßigt werden sollte, wenn der Automobilunfall einem Zufalle zuzuschreiben ist. Eine solche Abmilderung ist im schweizerischen Fabriksgesetze von 1871 sanktioniert worden. Art. 5 des Bundesgesetzes sagt:

> Die Ersatzpflicht des Betriebsunternehmens wird in billiger Weise reduziert, wenn die Tötung oder Verletzung aus Zufall eingetreten ist.

Der deutsche Gegenentwurf sucht eine Formel aufzustellen, die eine Art Ausgleichung oder Verteilung des Schadens für gewisse hieher gehörende Fälle im Auge hat. Der Vorschlag (§ 3a) lautet:

> Soweit der Ersatzpflichtige (§§ 1 bis 3) bei Berücksichtigung seiner sonstigen Verpflichtungen außer stande ist, ohne Gefährdung seines standesmäßigen Unterhalts den Schaden zu ersetzen, ist er berechtigt, von den zu seinem Unterhalte verfügbaren Einkünften zwei Dritteile oder, wenn diese zu seinem notdürftigen Unterhalt nicht ausreichen, so viel zurückzubehalten, als zu dessen Bestreitung erforderlich ist.
>
> Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Ersatzpflichtigen nicht mitgewirkt, so beschränkt sich seine Verpflichtung auf dasjenige, was mit Rücksicht auf die Bedürfnisse, sowie auf die Ver-

Digitized by Google

mögens- und Erwerbsverhältnisse der Beteiligten der Billigkeit entspricht.

Der Gegenentwurf lehnt sich hier an Vorgänge an, die auf einem ähnlichen Gedanken ruhen (§§ 829, 1579 BGB.). Allein ich gestehe, daß ich den Vorschlag und die hier unter Nr. 1 besprochene Abmilderung nicht unterstütze.

2. In gewissen Ausnahmefällen bedürfen die Erben des Getöteten oder der Verletzte der Entschädigung nicht und jedenfalls nicht der vollen Entschädigung. Hier könnte Art. 4 des schweizerischen Bundesgesetzes von 1905 eingreifen, der so lautet:

> In Fällen ungewöhnlich hohen Erwerbes des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermäßigen.

Diese Bestimmung darf gewiß auch hier akzeptiert werden. Geschieht es, so liegt darin eine weitere Konzession zu Gunsten der Automobile.

Diese Norm ist zutreffender als diejenige, welche von der Kommission des deutschen Reichstages vorgeschlagen wurde, und die so lautet:

> Hat bei dem Unfalle ein Verschulden des Betriebsunternehmers nicht mitgewirkt, so hat er den Schaden nur insoweit zu ersetzen, als die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten, eine Schadloshaltung erfordert.

3. Es wurde in Deutschland (Antrag Pohl) auch vorgeschlagen, eine ziffermäßige Limitierung der Schadenersatzgrenze vorzunehmen, und zwar von:

a) 50.000 Mark bei der Tötung einer Person;
b) 5000 Mark bei Sachschaden.[9])

[9]) Der erwähnte Antrag wurde in der Reichstagskommission zur Vorberatung des Automobilgesetzes am 6. Dezember 1906 beraten. Eine Abstimmung fand aber nicht statt.

Dies ist prinzipiell freilich bedenklich.

In der Petition des Vereines deutscher Motorfahrzeug-Industrieller wurde ausgeführt, es sollte unter allen Umständen die Haftung des Automobilbesitzers nach dem strengeren Haftpflichtgesetz bis zu einer gewissen Summe (höchstens etwa 20.000 Mark) begrenzt werden, damit sich auch Versicherungen finden würden, die den Automobilisten gegen den so von vornherein limitierten Schaden zur Versicherung aufnehmen. Zur Begründung wurde noch beigefügt, in Zukunft werde sonst nur derjenige mit seinem Automobil fahren, „der nichts mehr zu verlieren habe"!

Angesichts der unendlichen Fülle des Lebens ist es sehr gewagt, eine Art Grenztarif (eine „Maximierung") vorzunehmen. Daraus könnte schweres Unheil entstehen; man denke an Schädigungen des Automobils an einem Fuhrwerk, das teure Möbel, Porzellan, führt.

Wenn ein Höchstsatz sanktioniert würde, so müßte jedenfalls ein Vorbehalt gemacht, d. h. eine Ausnahme angebracht werden für den Fall, daß:

a) eine strafbare Handlung des Automobilisten vorliegt;
b) eine polizeiliche Bestimmung übertreten wird.

Wenn dies geschehen würde, so ließe sich allerdings eine Limitierung wenigstens bei der Tötung einer Person vornehmen. Auch hätte dies versicherungstechnisch bedeutende Vorteile.

Vielleicht wäre es auf der anderen Seite auch möglich, eine Minimalentschädigung für gewisse Eingriffe, Verletzungen, Störungen und Schädigungen aufzustellen, unter Vorbehalt einer den Tarif übersteigenden Summe, wenn im konkreten Falle der Nachweis dafür geleistet würde.

Ich will hier nur noch einen Umstand erwähnen. Angeregt durch ein englisches Gesetz hat auch die Schweiz in ihrer Fabriksgesetzgebung eine Limitierung der Haftpflicht des Fabriksherrn statuiert. Vielleicht darf man

nach diesem Vorgange das Experiment, von dem ich sprach, wagen.

In direkten Gegensatze zu diesen Bemühungen, dem Automobilismus entgegenzukommen, stellt sich der belgische Gesetzesentwurf; denn er will die Haftpflicht auf das Doppelte des Schadens fixieren. Art. 2 bestimmt:

> Les indemnités dues du chef d'accidents prévus au § I de l'article 1er seront portés au double.

Dieser Vorschlag kann sich auf gewisse Vorgänge im römischen Rechte stützen[10]), allein ich möchte den Gedanken nicht unterstützen.

Das moderne Recht hat für den pönalen Charakter, der gewissen Tatbeständen zugeschrieben wurde, kein Verständnis mehr. Gerade weil wir vorgeschritten sind, bedürfen wir einer solchen Beigabe zu den reipersekutorischen Ansprüchen nicht. Die Motive des belgischen Gesetzesentwurfes weisen freilich hin auf den präventiven Zweck der Norm, auf den Schutz der allgemeinen Interessen (der öffentlichen Sicherheit, Sicherheit der Landschaft), auf die Verteidigung gegen eine ausnahmsweise Gefahr, auf die Repression von Handlungen, deren Beweis schwierig ist, auf die Ungleichheit der kollidierenden Interessen. Auch soll nach dem Gesetzesentwurfe ein Teil der doppelten Entschädigung in eine Versicherungskasse fallen zur Deckung solcher Schäden, deren Urheber nicht aufgefunden werden kann. Die angegebenen Gründe stützen die Ausweitung der Haftpflicht, aber nicht die im Vorschlage liegende zivilistische Pönalisierung.

III.

Die strenge Haftpflicht soll nach dem österreichischen Gesetzesentwurfe weiter ermäßigt werden für den Fall, daß der Schaden, den das Automobil anrichtet, aus dem

[10]) Vgl. über die Heftigkeit der Reaktion gegen erlittenes Unrecht im alten römischen Rechte Ihering, Vermischte Schriften juristischen Inhaltes, 1879, I., S. 165.

Scheuen von Tieren hervorgeht. Es handelt sich hier darum, ob eine Gruppe von Schädigungen, die viel vorkommen, schon im Gesetze herausgegriffen und speziell behandelt werden soll. Die Frage ist diskutabel und sie hat denn auch in der österreichischen „Expertise" eine sehr gründliche Untersuchung erfahren. Es stehen sich zwei Interessen schnurstracks gegenüber. Die eine Partei behauptet, der weitaus größte Teil aller Automobilunfälle entstehe aus dem Scheuen der Tiere und es müsse daher hier die Haftpflicht ohneweiters statuiert und gesagt werden, es liege keine höhere Gewalt vor. Die andere Partei prätendiert, die ganze Gruppe der fraglichen Unfälle sei dem gemeinen Rechte zu unterwerfen. Angesichts dieses Widerspiels der Anschauungen und Interessen hat der Referentenentwurf geglaubt, eine Art Mittellinie ziehen zu müssen namentlich auch deswegen, weil im Objekte der Tiere und speziell der Pferde ein gewisses Gefahrsmoment liege, das beim Scheuen auch des Geschicks des geübtesten Automobillenkers spotten könne. Der Referentenentwurf kommt deswegen dazu, folgende Bestimmung vorzulegen (§ 2, Abs. 3):

> Rührt der Schaden aus dem Scheuen von Tieren her oder besteht er in Beschädigung von auf öffentlichem Wege ohne Aufsicht umherlaufenden Tieren, so findet die Einrede des unabwendbaren Zufalls dann statt, wenn der Haftpflichtige beweist, daß der Schade trotz der vorschrifts- und sachgemäßen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht verhindert werden konnte.

Im Justizausschusse wurde seither § 2, Abs. 3, dahin modifiziert, daß am Schlusse hinzugefügt wird:

> noch auf Versagen oder Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist.

Der österreichische Referentenentwurf nähert sich für die herausgehobene Gruppe von Schadensfällen mit

seinem Vorschlage dem normalen Privatrechte, wobei freilich eine Umkehrung der Beweislast erfolgt.

Die Automobilverordnungen beschäftigen sich vielfach mit der hier vorliegenden Eventualität.[11])

§ 18, Abs. 1, der „Grundzüge" bestimmt:

> Merkt der Führer, daß ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeuge scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Kraftfahrzeuge Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren, sowie erforderlichen Falls anzuhalten und den Motor außer Tätigkeit zu setzen.

Art. 3 des französischen Dekretes von 1899 schreibt folgendes vor:

> Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux (ni répandre d'odeurs incommodes).

Auch die amerikanischen Gesetze reden viel von der Frage, welche Pflichten den Automobilen obliegen, wenn sie Pferden und anderen Tieren auf der Straße begegnen.[12]) Every person having control or charge of a motor vehicle or automobile shall . . . manage and control such motor vehicle or automobile in such manner as to exercise every reasonable precaution to prevent the frightening of any such horse or horses or domestic animals and to insure the safety and protection of any person riding or driving the same. Das Automobil muß langsamer fahren oder stillhalten, bis die Tiere vorbeigegangen sind.

---

[11]) Vgl. auch J. Imbrecq, L'automobile devant la justice, S. 73 ff. Auch Huddy, S. 48—51, spricht speziell über die Begegnung der Automobile mit Pferden. S. 48/49 sagt er: It is the duty of one operating a motor car to take all precautions against frightening horses or other domestic animals met on the highway.

[12]) Vgl. das Gesetz von Connecticut (bei Huddy, S. 131/132), von Kansas (bei Huddy, S. 163/164), von Kentucky (bei Huddy, S. 164), von Michigan (bei Huddy, S. 210).

In Frankreich wurde entschieden, es müsse untersucht werden, ob die Schädigung hervorgegangen sei aus einem Scheuen, das die Folge der bloßen Anwesenheit des Automobils oder des anormalen Lärmes des Motors oder der übertriebenen Schnelligkeit sei; im ersten Falle besteht keine Haftpflicht, wohl aber im zweiten Falle.[13]) Auf der anderen Seite wurde aber betont, daß der gewöhnliche Lärm, den ein Automobil verursacht, speziell in Paris von jedem Pferdeeigentümer zum voraus in Berechnung gezogen werden müsse.[14])

Ferner wird das Automobil haftpflichtig, wenn der Automobilführer nicht langsamer fährt, obschon die Pferde Zeichen der Unruhe geben oder der Kutscher sie gibt.[15])

Nun sympathisiere ich durchaus mit der Lösung, welche der österreichische Referentenentwurf vorschlägt, denn es ist wahr, daß ein gewisses Risiko bei der Verwendung von Tieren immer besteht.[16]) Es kommt hier auf die Verschiedenheit der einzelnen Arten der Tiere und auf ihre Eigentümlichkeiten und geistige Intelligenz an, — die bunten Variationen der Schöpfung kehren auch hier wieder. Nun kann man freilich sagen, es sei vielleicht nicht klug, das Scheuwerden der Tiere

[13]) Haber, S. 102 und 103.

[14]) Rixens und Lafont, S. 360.

[15]) Rixens und Lafont, S. 358 und 359.

[16]) In der Zeitschrift Der Motorwagen, VII., S. 68 und 69, wird das Urteil des schweizerischen Bundesgerichtes über die Haftung eines Automobilisten anläßlich eines Unfalles bei Genf erwähnt. Sie wurde darauf gestützt, daß das Automobil in einem viel zu raschen Tempo gefahren sei und statt der rechten die linke Straßenseite eingehalten habe. Dadurch kam es zu nahe an das Fuhrwerk des Klägers heran. Auch hätte das Automobil bei einiger Aufmerksamkeit bemerken sollen, daß das Pferd unruhig wurde. Die erwähnte Zeitschrift bemerkt dazu, in diesem Urteile, wie in anderen ähnlichen sei ein Faktor nicht berücksichtigt, nämlich die stets vorhandene unbewußte Mitschuld des Pferdebesitzers. Der Pferdebesitzer gehe nämlich, auch wenn es keine Automobile gäbe, dadurch von vornherein ein Risiko ein, daß er sich einem Tiere anvertraue.

direkt und ein für allemal im Gesetze zu ordnen und diesen Fall gewissermaßen an die Kette einer Norm zu binden. Indem man diese Gesetzestechnik befolgt, reißt man aus dem ganzen Unfallsbilde ein Stück heraus, stellt es unter eine bestimmte Vorschrift und kümmert sich um den weiteren Komplex der Dinge nicht mehr. Kann man nicht sagen, diese Art des juristischen Vorgehens stehe auf der gleichen Anschauung eines Arztes, der ein einzelnes Glied kuriert ohne Rücksicht zu nehmen auf den gesamten Organismus? Auch der deutsche Gegenentwurf meint, das Scheuen von Tieren bedürfe keiner besonderen Regelung.[17]) Auf der anderen Seite entgeht mir keineswegs, daß eine feste Norm über einen so häufig vorkommenden Fall einen hohen praktischen Wert hat, und wenn ich bedenke, daß die Formulierung des § 2, Abs. 3, nachträglich wieder eingeschränkt worden ist, so möchte ich mich nicht mit Entschiedenheit dagegen aussprechen. Aber es lag mir doch daran, meine Zweifelsgründe vorzuführen.

IV.

Weiter erhebt sich die Frage, ob der moderne Haftpflichtgrundsatz nicht dann ausgeschaltet werden müsse, wenn der Staat oder die Gemeinden für bestimmte öffentliche Dienste Automobile halten und verwenden.

In dieser Beziehung ist namentlich zu denken an:

1. Automobile im Militärdienst[18]);
2. Automobile im Feuerwehrdienst;
3. Postautomobile.

[17]) Die dafür entwickelten Gründe sind, wie begreiflich, etwas anderer Art. Aber es ist richtig, daß auch ein Verschulden des Tierbesitzers vorliegen kann. Sodann muß die Qualität des Tieres untersucht werden, namentlich, ob es gern scheut („cheval peureux").

[18]) Was die Bedeutung des Automobils für Militärzwecke anbetrifft, so verweise ich neuerdings auf die Schrift von Karl A. Kuhn, Das Automobil und die moderne Taktik, Leipzig 1906.

Die verschiedenen Gesetzesentwürfe haben bis anhin eine Bestimmung nicht statuiert, wie es sich in dieser Beziehung zu verhalten habe, dagegen ist in der Begründung des österreichischen Referentenentwurfes eine Ausführung gemacht worden in dem Sinne, daß „Begünstigungen für Kraftfahrzeuge zu öffentlichen Zwecken" nicht zuzulassen seien.[19]) Ich huldige in dieser Beziehung einer anderen Auffassung.

1.

Was zunächst die Automobile im Militärdienst anbetrifft, so wird im Referentenentwurfe darauf hingewiesen, daß die im Staats- und Landesbetriebe befindlichen Eisenbahnen und die zumeist im Gemeindebesitz befindlichen Straßenbahnen die Last aus der Haftpflicht ebenfalls tragen, obwohl sie eminent öffentlichen Zwecken dienen und das Gleiche müsse auch für Kraftfahrzeuge im Militärdienste gelten, um so mehr, als auch Militärzüge auf Eisenbahnen der Haftpflicht unterliegen. Es sei also nicht einzusehen, warum dies nicht auch der Fall sei bei Militärtransporten per Automobil. Allein diese Argumentation trifft den Kern der Sache nicht. Die Stellung der Militärpersonen und des Publikums ihnen gegenüber ruht auf einer separaten Rechtsgrundlage und wenn der Staat kraft seiner Militärhoheit für den Militärdienst Automobile verwendet und für den Transport von Personen oder Sachen Militärs damit beauftragt, so werden damit weder privatrechtliche Rechte noch Pflichten des Militärs oder des Publikums begründet. Zwar ist es richtig, daß auch die Militärpersonen durch den Betrieb des Automobils den ganz gleichen Gefahren ausgesetzt sind, wie andere Personen im Privatverkehre. Allein auf diese äußere Gleichstellung kommt es nicht an. Die Militärpflicht ist als eine öffentlichrechtliche Leistung

---

[19]) Vgl. die Ausführungen von Pattai in der Begründung des Referentenentwurfes für die Beratungen des Subkomitees des Justizausschusses, S. 33 und 34.

anzusehen, die noch mit ganz anderen Gefahren verknüpft ist, als mit denen, welche durch das Automobil im Militärdienste hervorgerufen werden. Und doch fällt es niemandem ein, gegenüber dem Staate als Träger der Militärhoheit diejenigen privatrechtlichen Rechtsgrundsätze geltend zu machen, welche die allgemeinen Gesetzbücher aufstellen oder ihn wegen Schädigungen des Publikums oder ihn vor die gewöhnlichen Zivilgerichte zu ziehen. Danach erscheint es aber ohneweiters als klar, daß das neue privatrechtliche Spezialrecht über die Automobile keine Anwendung finden kann auf die Militärautomobile. Wenn also Soldaten im Automobiltransporte verletzt oder getötet, und wenn ferner durch Militärautomobile Sachen beschädigt werden, so fallen diese Verhältnisse unter diejenigen Normen, welche in den einzelnen Staaten über diese Dinge existieren. Damit steht die Tatsache keineswegs im Widerspruch, daß die Haftpflicht der Eisenbahnen auch zu Gunsten der beim Transporte von Militärpersonen angerufen werden kann. Hier nehmen sie ja immerhin unter Vorbehalt gewisser Vorzüge hinsichtlich des Fahrpreises die gleiche Stellung ein wie Privatpersonen.

Mit den gemachten Ausführungen stimmt übrigens auch die Tatsache, daß einzelne bestehende Polizeiverordnungen die Prüfung der dem staatlichen Militär gehörenden Automobile und ihrer Führer einem technischen Militärorgane überlassen haben,— ich habe schon früher die österreichische Ministerialverordnung zitiert. Die Motive des österreichischen Referentenentwurfs glauben freilich sagen zu dürfen, daß die berechtigten Ausnahmen gerade hier und nur hier zu finden seien, allein dies ist unrichtig, weil eben die ganze rechtliche Stellung der Militärpersonen und des Publikums gegenüber ihnen und dem Staate als Träger der Militärhoheit nicht unter das Zivilrecht fällt.

Unter diesen Umständen halte ich es für gerechtfertigt, daß mindestens die im österreichischen Justizausschusse angenommene Formulierung akzeptiert werde, die so lautet:

Wenn eine Militärperson in Ausübung ihres Dienstes durch den Betrieb eines im Dienste der Kriegsverwaltung verwendeten Kraftfahrzeuges beschädigt wird, so sind die Ansprüche des Beschädigten oder seiner Angehörigen ausschließlich nach den Militärversorgungsgesetzen zu beurteilen.

2.

Soweit es sich handelt um Automobile im Gemeindedienste, so muß man zweifellos unterscheiden:

1. wirkliche nach privatrechtlichen Gesichtspunkten betriebene Automobilunternehmungen der Gemeinden. In dieser Beziehung hat das neue Spezialgesetz Platz zu greifen, weil eben kein maßgebender Grund existiert, weswegen eine Abweichung gegenüber Privatunternehmungen existieren könnte;

2. Automobile, die im amtlichen Staats- oder Gemeindedienste betrieben werden. Hier kommt, wenn die Haftpflicht des Staates und der Gemeinden in Frage liegt, das in den einzelnen Staaten bestehende Beamtenrecht zur Anwendung. Bekanntlich aber ist dasselbe voll von Divergenzen gegenüber dem gewöhnlichen Privatrechte. Nun geht es aber nicht an, daß das für den privatrechtlichen Verkehr zu schaffende Haftspezialrecht für jene Bruchteile öffentlicher Diensterfüllungen zur Anwendung gebracht werde, welche unter den Oberbegriff des Beamtenrechts fallen. Wenn in dieser Beziehung speziell vom Feuerwehrdienste gesprochen worden ist, so bildet auch dieser gerade ein Paradigma der öffentlichrechtlichen Funktionen. Zwar wurde gesagt, der Verwendungszweck der Automobile im Feuerwehrdienste zeichne sich durch seine besondere Dringlichkeit aus, und daraus ergebe sich eine notwendige Rücksichtnahme in den Polizeivorschriften, wie z. B. bezüglich des Ausweichens, des Vorfahrenlassens und etwa bezüglich einer Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit, allein dies verleihe kein Recht, auf dem Boden des Haftpflichtgesetzes einen Sonderanspruch zu erheben.

Vielmehr müßte die Allgemeinheit die daraus sich ergebenden Opfer tragen, daß hinsichtlich der Sicherheit der Personen und des Eigentums bei Feuersgefahr besondere Ausnahmen von den öffentlichen Interessen gefordert werden. Es gebe überhaupt keinen Rechtstitel, kraft dessen der Private, der durch Hast der Löscharbeiten geschädigt werde, den hieraus entstehenden Schaden selbst tragen müsse. Allein diese ganze Argumentation geht fehl und sie übersieht, daß in diesem Gebiete nicht das Privatrecht, sondern das öffentliche Recht gilt. Darin liegt aber der Grund, weswegen das neue Haftpflichtrecht der Automobile hier keine Anwendung finden kann.

3.

Was die Postautomobile anbetrifft, so können auch sie von dem in einzelnen Staaten bestehenden Postspezialrechte unmöglich losgelöst werden. Es geht nicht an, daß derjenige, der bei dem Transport durch ein Postautomobil beschädigt oder getötet wird, eine volle Haftpflicht des Staates verlangen könne, während derjenige nur eine minimale Entschädigung erhält, der beim gewöhnlichen Posttransporte durch Pferde einen Unfall erleidet. In den Motiven des Referentenentwurfs ist zwar gesagt worden, es könne gar nicht in Erörterung gezogen werden, ob etwa die Post und öffentliche Expeditionen Haftfreiheit beanspruchen können. Darin liegt ein Irrtum. Leider haben die Staaten als Inhaber der Posthoheit eine Reihe von Vergünstigungen hinsichtlich ihrer Stellung gegenüber dem Publikum zu statuieren verstanden und viele Postgesetze stellen, juristisch angesehen, noch ein dunkles Blatt im modernen Verkehrsrechte dar, mit einziger Ausnahme von dem neuen schweizerischen Postregalgesetze. Es wäre daher sehr gut, wenn es gelingen würde, diesen Zustand zu reformieren, allein es geht doch wohl nicht an, daß man aus dem Postrechte bei Anlaß der Ordnung des Automobilrechts ein Stück deswegen herausgreife, weil ein bestimmter Transport durch das Mittel der Automobile

vollzogen wird. Auf der anderen Seite hat es natürlich kein Bedenken, die volle Haftpflicht auch der Postautomobile (ausdrücklich oder implicite) zu statuieren, wenn die staatliche Postverwaltung in ihrer Stellung über den Personen- und Sachentransport keine Privilegien genießt. Dieser Rechtszustand besteht aber zur Zeit nur in der Schweiz.[20]) Ich hoffe aber allerdings, daß er auch in anderen Staaten Nachahmung finden werde; denn es handelt sich beim Postbetriebe in der Hauptsache um privatrechtliche Leistungen, obschon der Staat sie vornimmt. Es bestehen deswegen auch keine durchschlagenden Gründe, um die staatliche Postanstalt besser zu stellen, als gewöhnliche Frachtführer; auf das Detail kann ich an dieser Stelle natürlich nicht eintreten.

V.

Was das Verhältnis des Spezialgesetzes zum allgemeinen Privatrechte und zu anderen Spezialgesetzen in den einzelnen Staaten anbetrifft, so ist es geboten, darüber ein paar Bemerkungen zu machen.

1.

Die Bestimmungen über die Haftpflicht der Automobile gelten, so wie sie im Spezialgesetze niedergelegt sind, exklusiv, wenn die Schadenersatzklage nur auf der Basis desselben erhoben wird.

1. Eine Ergänzung oder Erweiterung des Rechtsanspruchs kann in diesem Falle gestützt auf das allgemeine Privatrecht nicht erfolgen. Dies hat seine hohe praktische Bedeutung zunächst dann, wenn das gewöhnliche Privatrecht hinsichtlich der Schadenersatzpflicht in einzelnen

[20]) Die Post wurde, wie schon gesagt, durch das schweizerische Bundesgesetz von 1905 den Eisenbahnen und Dampfschiffen gleichgestellt (Art. 11; vgl. Art. 24). Vgl. S. 55 und 56 oben.

Richtungen materiell weiter geht als das Spezialrecht. Dies trifft nach dem deutschen Entwurfe zu bezüglich folgender Normen des Bürgerlichen Gesetzbuches:

a) § 842. Hier wird von den Nachteilen gesprochen, welche eine Schädigung für den Erwerb oder das Fortkommen des Verletzten herbeiführt. Dahin gehört auch die verminderte Aussicht auf Verheiratung bei einer Frau;

b) § 847. Diese Norm bezieht sich auf den Ersatz eines Schadens, der nicht als Vermögensschaden bezeichnet werden kann;

c) § 845. Diese Bestimmung bezieht sich auf den weiteren Kreis der ersatzberechtigten Personen.

2. Im übrigen braucht das Spezialgesetz da, wo ein umfassendes modernes Schadenersatzrecht mit Einschluß des Zivilprozeßrechtes kodifiziert ist, keine separaten Bestimmungen zu treffen, es müßte denn sein:

a) daß die Verjährung besonders geordnet werden will. Eine besondere Norm enthält der deutsche Entwurf; denn er setzt eine Verjährung von zwei Jahren von dem Unfall an fest. Der österreichische Entwurf statuiert eine doppelte Verjährung (§ 7):

α) von einem Jahre (nach dem Vorschlage des Justizausschusses von 6 Monaten) von dem Tage, an dem der Beschädigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhielt,

β) auch ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in drei Jahren von dem Tage des schädigenden Ereignisses.

Das schweizerische Haftpflichtgesetz von 1905 hat (wie sein Vorgänger von 1875) eine Verjährung von zwei Jahren angesetzt (Art. 14). Der deutsche Entwurf verweist im übrigen (bezüglich des Stillstandes, Hinderung und Unterbrechung der Verjährung) auf das Bürgerliche Gesetzbuch, und das zitierte schweizerische Gesetz auf das allgemeine Recht (Art. 14);

b) daß über die Art der Schadenersatzentrichtung etwas Besonderes gesagt werden soll (Rente, Rentenversicherung). Vgl. § 4 des deutschen Entwurfs.

Anders liegt die Sache da, wo das Schadenersatzrecht noch nicht einheitlich geordnet ist und da, wo das Zivilprozeßrecht noch nicht unifiziert ist. Dies trifft namentlich für die Schweiz zu. Daher erklärt sich Art. 10 des Bundesgesetzes von 1905 (Rektifikationsvorbehalt im Urteile zu Gunsten beider Parteien), Art. 15 (die Unübertragbarkeit der Ansprüche), Art. 17 (Besonderheit der Anfechtung eines Vertrages oder Vergleichs), Art. 19 (Kompetenz) und Art. 20 (freies Ermessen des Gerichts bei der Beweiswürdigung).

3. Der vom kaiserlichen Automobilklub dem deutschen Reichstag überreichte Gegenentwurf schlägt in Anlehnung an eine Bestimmung strafrechtlicher Natur, die im englischen Motor Act 1903 enthalten ist, vor, den Haftpflichtberechtigten zu zwingen, dem Ersatzpflichtigen schleunigst von dem Unfalle Kenntnis zu geben. § 5a des Gegenentwurfes will in rationeller Weise folgendes bestimmen:

> Hat der Ersatzberechtigte es unterlassen, dem Ersatzpflichtigen innerhalb eines Monates Mitteilung von dem Unfall zu machen, so kann der Ersatzpflichtige die Leistung des Schadenersatzes auch vor Ablauf der Verjährungsfrist verweigern, es sei denn, daß die Mitteilung infolge eines von dem Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieben ist, oder daß der Ersatzpflichtige innerhalb der genannten Frist auf sonstige Weise von dem Unfalle Kenntnis erlangt hat. Die Frist beginnt mit Ablauf des Tages, an welchem der Ersatzberechtigte von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat.

2.

Wenn nun aber ein Verschulden des Automobils im Sinne des normalen Zivilrechts geltend

gemacht wird, so ist die Berufung auf das allgemeine Privatrecht (primär oder sekundär) zulässig. Dies wird mit Schärfe betont:

a) vom österreichischen Referentenentwurfe (§ 6):

> Durch sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes sind weitergehende Haftungen, die sich aus dem allgemeinen bürgerlichen Rechte ergeben, nicht ausgeschlossen;

b) vom deutschen Entwurfe (§ 7):

> Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Betriebsunternehmer für den bei dem Betriebe durch die Tötung oder durch die Verletzung des Körpers eines Menschen oder durch die Beschädigung einer Sache entstehenden Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach welchen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

1. Mit diesen Worten werden auch die besonderen vertraglichen Verhältnisse eingeschlossen, welche mit dem Automobil zusammenhängen können; es ist hier z. B. zu denken an einen mit dem Automobil geschlossenen Frachtvertrag, an Gebrauchsleihe, an Miete des Automobils[21]), an die Stellung der Automobilgarage.[22]) In einzelnen Fällen kann unter Umständen das Zivilrecht allein oder das Spezialrecht allein oder das Recht beider Gattungen gleichzeitig angerufen werden. Die klagende Partei wird dabei vor Augen haben, daß das praktische Ergebnis keineswegs immer gleich ist, weil die deliktische Haftpflicht und die kontraktliche (je nach der einzelnen Vertragsfigur, die in Frage kommt) zu anderen Ergebnissen führen kann. Auch die schweizerische Gesetzgebung wird gut tun, einen Vorbehalt aufzunehmen, der dem österreichischen und

---

[21]) Über die Miete handelt ausführlich Huddy, S. 87—92.

[22]) Vgl. dazu Huddy, S. 82—86, J. Imbrecq, L'automobile devant la justice, S. 152 ff., und Rixens et Lafont, S. 455, 458.

deutschen Entwurfe entspricht; Art. 8 BG. von 1905 deckt den erwähnten Gedanken hier nicht vollständig. Es kommt im Automobilrechte namentlich auch noch in Frage, ob bei Sachenbeschädigung eine über den direkten Schaden hinausgehende Entschädigung (das ganze id quod interest) entrichtet werden müsse.

2. Sehr zu begrüßen ist § 5 des österreichischen Referentenentwurfes, denn der Automobilhalter soll danach auch dann für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient, haften, wenn der Ersatzanspruch lediglich auf das normale Zivilrecht gestützt wird.[23]) Freilich steht das deutsche Bürgerliche Gesetzbuch in § 831 auf dem Standpunkte, daß ein Exzeptionsbeweis zugelassen wird und ebenso Art. 62 OR., soweit deliktische Handlungen in Frage kommen.[24])

Der angezogene § 5 lautet:

> Auch dort, wo die Ersatzansprüche für einen durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen sind, haftet der Eigentümer des Kraftfahrzeuges oder jener, der nach § 1 an seine Stelle treten würde, für das Verschulden der Personen, deren er sich beim Betriebe bedient.
>
> Mehrere Miteigentümer oder an die Stelle des Eigentümers tretende Personen haften zur ungeteilten Hand.

---

[23]) Im modernen Verkehrsrechte, d. h. im Eisenbahn-, Post-, elektrischen Rechte gilt der Satz freilich allgemein. Vgl. auch Artikel 34, Bundesgesetz, betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen.

[24]) Bei dem Abschlusse eines Vertrages liegt die Sache anders. § 831 BG. versagt dann und auch Artikel 62 OR. kommt nicht zur Anwendung, sondern Artikel 115. In diesem Sinne hat das deutsche Reichsgericht die Haftpflicht einer Motorwagengesellschaft für ihre Leute gemäß § 278 BGB. ausgesprochen (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, 1906, XXII., S. 384).

Digitized by Google

3. Eine direkte Verfolgung der im Dienste des Automobilhalters stehenden Personen (insbesondere des Chauffeurs), wäre, meiner Ansicht nach, höchstens dann zulässig, wenn die Schadenersatzgründe des normalen Rechts vorliegen sollten. Allein ich habe schon ausgeführt, daß der österreichische und belgische Entwurf hier auf einem anderen Boden stehen.

Indessen sollte man die wahre Absicht der Haftpflichtgrundsätze nicht aus dem Auge verlieren: sie ist darauf gerichtet, unter Beseitigung des normalen Schadenersatzrechts einen tragkräftigen Substituten an die Stelle des Schwachen zu setzen.[25])

3.

Weiter kommt in Betracht der Fall, da mehrere im Sinne des erweiterten Haftpflichtgesetzes Haftpflichtige sich untereinander schädigen, z. B. Automobile und Automobile, Automobile und Motorcycles, Automobile und Tramways oder elektrische Bahnen oder Straßenbahnen. Man kann sagen, es sei nicht die Aufgabe des Spezialgesetzes, darüber Bestimmungen zu treffen, ob und welche Rechtsansprüche den Automobilhaltern zustehen, wenn sie rechtswidrig geschädigt werden.

Der österreichische Referentenentwurf war hier anderer Ansicht und er schlägt in § 3 folgende Bestimmung vor:

> Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf die gegenseitigen Ersatzansprüche von Haftpflichtigen, die sich aus einem und demselben schadenbringenden Ereignisse ergeben.
>
> Dabei macht es keinen Unterschied, ob dieses Ereignis aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges allein oder im Zusammentreffen der Betriebe von Kraftfahrzeugen miteinander oder mit Betrieben von Unternehmungen entstand, die der Haftpflicht nach dem

[25]) Vgl. S. 99 und 104 oben.

Reichsgesetze vom 5. März 1869, RGBl. Nr. 27, oder vom 12. Juli 1902, RGBl. Nr. 147, unterliegen.

Die gegenseitigen Ersatzansprüche sämtlicher Haftpflichtigen regeln sich in allen diesen Fällen nach dem allgemeinen bürgerlichen Recht.

In diesem Zusammenhange mache ich auch auf Art. 30 und 31 BG. betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen von 1902 aufmerksam. Art. 31 bestimmt:

Wenn elektrische Anlagen sich gegenseitig schädigen, so ist der Schaden, sofern nicht das Verschulden der einen Anlage nachgewiesen werden kann, unter Würdigung der sämtlichen Verhältnisse in angemessener und billiger Weise unter denselben zu verteilen.

4.

Der österreichische Referentenentwurf hat noch einen gewissen Tatbestand dem normalen Zivilrechte reserviert (§ 3a); ich habe davon schon gesprochen (S. 107 oben).

5.

Natürlich stehen auch die Automobilisten unter dem Schutze des Privatrechts in allen jenen Fällen, da sie selber an ihrer Person oder ihren Sachen geschädigt werden.[26]) Man denke hier an das Heranspringen von Hunden, an das Herausstellen von Objekten auf Straßen, an den schlechten Zustand und die fahrlässige Besorgung der Straßen. Der Automobilbetrieb lenkt in der Tat die Aufmerksamkeit des Staates und der Gemeinden auch auf die Pflicht, das Straßengebiet sorgfältig zu unterhalten.[27]) Für die Rechtsansprüche der Automobile gegen Dritte kommt naturgemäß das allgemeine Privatrecht zur Anwendung, soweit nicht strafbare Handlungen vorliegen.

---

[26]) Vgl. Haber, S. 103, 104, 142, 146.

[27]) Vgl. dazu die Bemerkung in Motor Traction, 1906, III., S. 409, und Huddy, S. 67 (dazu aber auch S. 69), 106—109.

Vierter Teil.

Die auf die Automobile bezüglichen Strafrechts- und Strafpolizeibestimmungen.

I.

Was die strafrechtlichen und strafpolizeilichen Fragen, zu denen das Automobil Anlaß gibt, anbetrifft, so ist es meiner Ansicht nach unschwer, die kollidierenden Interessen zu versöhnen. Wenn dies aber geschieht, so verliert der Kampf der Meinungen wieder viel von seiner Bitterkeit.

Die vier Gesetzesentwürfe, welche über die Haftpflicht aufgestellt wurden, behandeln das Strafrecht nicht, und man darf auch nicht glauben, daß die zivilrechtlichen Grundsätze, welche sie enthalten, eine direkte oder indirekte Anwendung in strafrechtlicher Richtung finden, wenn sie einmal zum Gesetze erhoben sind. Die zivilrechtliche und strafrechtliche Verantwortlichkeit muß scharf getrennt werden. Ich habe die lebhafte Empfindung, daß speziell auch in Automobilistenkreisen der Irrtum nicht ganz selten auftritt, als ob die Haftpflichtgrundsätze auch eine strafrechtliche Bedeutung haben. Davon kann aber keine Rede sein; sie beziehen sich nur auf das Zivilrecht.

Im allgemeinen ist nun zu sagen: auf der einen Seite kann der Staat zweifellos zu Gunsten der Sicherheit der Personen und Sachen bestimmte Handlungen unter strafrechtliche oder polizeirechtliche Sanktion stellen. Freilich muß er sich verständigerweise auch hier auf das Notwendige beschränken. Auch ist es nicht etwa notwendig,

neue Deliktstatbestände zu erfinden oder neue Automobildelikte zu kreieren — es war dies in Frankreich angeregt worden! In der Aufstellung kleinlicher Normen und besonders in dem bei ihrer Anwendung entwickelten Geiste dürfte am meisten gesündigt worden sein. Auch sind es hier wiederum große Gesichtspunkte, die bei dem wichtigen Verkehrsmittel der Automobile in Betracht gezogen werden müssen. Aber gegen sogenannte Bravourstücke (oder Großhansereien) der Chauffeurs[1]) (die Chauffeuses scheinen auch hier milder und rücksichtsvoller vorzugehen) und gegen rückfällige Delinquenten muß man energisch einschreiten. In der dem deutschen Reichstage vorgelegten Denkschrift des Vereines deutscher Motorfahrzeug-Industrieller[2]), wird gesagt, kein gerechter Automobilfabrikant so wenig wie ein gerechter Automobilfahrer hätte eine Einwendung zu machen, wenn gesetzlich bestimmt würde, daß in Fällen wiederholter Übertretung polizeilicher Vorschriften bezüglich Einhaltung von Geschwindigkeiten in Ortschaften, beziehungsweise durch Gefährdung der öffentlichen Sicherheit infolge unsinnigen Schnellfahrens Freiheitsstrafen von längerer Dauer verbunden mit zeitweiser oder dauernder Entziehung der Fahrerlaubnis zur Einführung kämen. Es gibt freilich auch Polizeiverletzungen leichten Grades, z. B. das Fahren ohne Befähigungszeugnis dann, wenn dem Betreffenden dieses Zeugnis aus einem bestimmten Grunde von der Polizei abgenommen worden war.[3])

[1]) In dem Kreisschreiben der Polizeidirektion des Kantons Aargau an die Bezirksämter vom 15. November 1906 wird unter anderem bemerkt, es sei an der Zeit, mit allen Mitteln „gegen das unsinnig rasche und die öffentliche Sicherheit höchst gefährdende Rennen durch Ortschaften" Stellung zu nehmen. Die Automobil-Revue, 1907, II., S. 50 nennt dies einen „Ukas".

[2]) Vgl. die in Berlin erscheinende Zeitung Sport vom 7. Dezember 1906.

[3]) Vgl. hiezu das Urteil des deutschen Reichsgerichtes, abgedruckt D. J. Z., 1906, S. 881, und dazu Isaac, Automobilwelt, 1906, S. 332.

Auf der anderen Seite haben natürlich auch die Automobilisten und Automobile ein Recht auf strafrechtlichen Schutz. So wahr es ist, daß die Knochen des Publikums zu respektieren sind, so unbestreitbar ist es, daß auch die Knochen der Automobilisten nicht verachtet werden dürfen, nicht zu reden von dem hohen wirtschaftlichen Werte der Automobile. Nun sind aber die Automobilisten in der Tat vielen Angriffen persönlicher und sachlicher Art ausgesetzt. Das Werfen von Nägeln auf die Straßen, damit Automobilpneumatiks zum Platzen kommen, das Werfen von Steinen gegen Automobile[4]) ist wahrlich kein Ruhmestitel des Publikums.[5]) Ich halte es denn auch für durchaus angebracht, die Automobile mit einem erhöhten Strafschutz zu umgeben. Dies könnte ganz gut durch eine Ausdehnung derjenigen Strafrechtsnormen geschehen, welche zum Schutze der Eisenbahnen bestehen, wie z. B. in §§ 315 und 316 des deutschen Strafgesetzbuches[6]) und anderswo.[7]) Auch könnte die Handlung desjenigen, der ein Automobil widerrechtlich, wie namentlich auch ohne

---

[4]) In dieser Beziehung ist z. B. zu verweisen auf die Publikation des Landrates von Gronau (Automobilwelt, 1905, S. 1681).

[5]) Es ist bemerkenswert, daß die preußischen Regierungspräsidenten die ihnen unterstellten Polizeibehörden vor kurzer Zeit aufs neue angewiesen haben, den Automobilfahrern gegen Angriffe und Tätlichkeiten Schutz und Hilfe zu gewähren und in allen zu ihrer Kenntnis kommenden Fällen gegen Ausschreitungen energisch vorzugehen.

[6]) In der dem deutschen Reichstage vorgelegten Petition der Automobiltechnischen Gesellschaft wird in der Tat der Antrag gestellt, „dem Kraftfahrzeug auch einen ähnlichen staatlichen Schutz zu schaffen, wie ihn den Eisenbahnen die Eisenbahnverkehrsordnung gewährt, damit den Eigentümern von Kraftfahrzeugen nicht lediglich Pflichten auferlegt, sondern auch Rechte verliehen werden". Die Automobilisten operieren also doch wenigstens da, wo es sich um einen besonderen ihnen zu gewährenden Schutz handelt, mit der Verwandtschaft zwischen den Automobilen und den Eisenbahnen.

[7]) Vgl. Stooß, Die Grundzüge des schweizerischen Strafrechtes, II., S. 386.

Erlaubnis des Besitzers, in Benützung nimmt, unter Strafe gestellt werden. Es ließe sich daran denken, ein solches Vorgehen als Diebstahl oder Unterschlagung der Motorkraft (Elektrizität, Benzin usw.) zu konstruieren, allein dies wäre doch nicht richtig; denn die Absicht des Täters geht nicht auf Aneignung der Kraft, sondern auf die Benützung des Vehikels (furtum usus).

Was nun weiter die subjektive Frage der Täterschaft anbetrifft, so wird in der Denkschrift des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller bemerkt, es erscheine bei nachgewiesenem Verschulden des Betriebsunternehmers nur gerechtfertigt, wenn Freiheitsstrafen auch gegen den nicht lenkenden Eigentümer, beziehungsweise Besitzer des Fahrzeuges ausgesprochen werden könnten. Diese Ausdrucksweise scheint mir etwas fragwürdig zu sein. Die gegen die Automobilisten bestehenden Strafnormen beziehen sich naturgemäß nur auf den Führer des Automobils, nicht aber auf diejenigen Personen, welche sich überhaupt auf oder in dem Automobil befinden. Diese letzteren könnten nur dann an Stelle des Führers oder neben ihm strafrechtlich verantwortlich gemacht werden, wenn sie in die beruflichen oder vorgeschriebenen Obliegenheiten desselben eingreifen oder demselben direkt Weisungen hinsichtlich der Führung des Wagens erteilen. Anders ausgedrückt: strafrechtlich müßte der Beweis dafür geleistet werden, daß die mitfahrenden Insassen den Wagenführer in bestimmter Weise beeinflußt haben, so daß daraus der Unfall hervorging.[8]) Im Gegensatze zum Zivilrecht spielt der Chauffeur strafrechtlich oder polizeirechtlich die erste und prinzipiell alleinige Rolle. Es ist höchstens im einzelnen Falle zu untersuchen, ob ausnahmsweise auch die Insassen den Strafnormen verfallen seien; der Regel nach wird dies nicht zutreffen. Jedenfalls ist scharf zu betonen, daß es im Strafrechte keine Substitutionen

[8]) Vgl. auch Blätter für Zürcherische Rechtssprechung, 1906, Nr. 178.

oder Fiktionen gibt. Im belgischen Senate ist allerdings von vier Mitgliedern (Prosper Hanrez, E. Keesen, Armand Libioulle, Aug. Lambiotte) am 26. Dezember 1905 ein Gesetzesvorschlag eingereicht worden (den Prosper Hanrez mit einigen Motiven versah), der auf einem anderen Boden steht. Sein Inhalt geht dahin, daß neben dem Chauffeur auch der Halter des Automobils strafrechtlich verfolgbar sei, wenn er nicht beweise, daß er die Handlung des Chauffeurs nicht habe verhindern können! Der Gesetzesvorschlag lautet in Art. 1 folgendermaßen (Proposition de loi sur la responsabilité des accidents occasionnés par les voitures automobiles):

> Les pénalités comminécs par les règlements de police en cas de contravention commise par les conducteurs de voitures automobiles, de même que celles édictées par les articles 418 à 420 du Code pénal, seront applicables à ceux qui font usage de ces voitures non seulement quand ils les auront conduites et dirigées eux-mêmes, mais aussi lorsque les contraventions ou faits délictueux auront été commis par un conducteur à leur service ou sur lequel ils ont autorité.
>
> La responsabilité, du chef des infractions ci-dessus, a lieu à moins qu'il ne soit prouvé que les personnes visées n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

Dieser Vorschlag[9]) ist durchaus unakzeptabel und er wird gewiß nie zum Gesetz erhoben werden; er ruht geradezu auf einer Verwechslung des Zivil- und Strafrechtes.

---

[9]) Zur Begründung wird von Prosper Hanrez folgendes ausgeführt: Le conducteur de l'automobile n'est, le plus souvent, que l'instrument passif de ceux qu'il est chargé de conduire. C'est sur leur injonction directe ou indirecte, c'est pour les satisfaire qu'il atteint des vitesses escessives. Les recommandations de prudence faites par un patron ne sont pas observées quand le préposé, qui dépend de ce patron et qui en tire ses moyens d'existence, a le sentiment qu'elles ne sont pas sincères. En fait, le subordonné exécute la volonté de son patron. D'une manière générale c'est donc au maître à supporter les responsabilités des accidents, ou il échappe à la responsabilité pénale en l'endossant au chauffeur et

II.

Auf dem europäischen Kontinente stellte man die früher[10]) besprochenen Automobil-Polizeiverordnungen auf und statuierte für den Fall ihrer Verletzungen Polizeistrafen. Daneben sind auch noch weitere Weg- und Straßenpolizeiverordnungen zu beachten. Die Polizeistrafen bewegen sich regelmäßig in bescheidenen Grenzen. Freilich ist nicht ausgeschlossen, daß auch die Bestimmungen der ordentlichen Strafgesetzbücher zur Anwendung kommen können; im Gegenteil sind dieselben nach kontinentaler Auffassung immer dann anzuwenden, wenn die von ihnen unter Strafe gestellten Tatbestände vorliegen (Eigentumsschädigungen, Tötungen, Verletzungen durch Automobile).

1. In Deutschland kann das Strafgesetzbuch speziell weiter noch in Frage kommen, und zwar:

§ 366 Nr. 2: übermäßig schnelles Fahren;

§ 366 Nr. 3: mutwilliges Verhindern des Überfahrens anderer;

§ 366 Nr. 9: Aufstellung von Gegenständen auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen, durch welche der freie Verkehr gehindert wird;

§ 368 Nr. 6: Feueranzünden in gefährlicher Nähe von Gebäuden oder feuerfangenden Sachen (man denke an die Petroleum- und Benzin-Automobile);

§ 368 Nr. 9: Betreten von Gärten und Äckern.

2. In Österreich besteht eine Verordnung der Ministerien des Innern und der Justiz und der obersten Polizei-

---

à la responsabilité civile en se faisant assurer. — Der Gesetzesentwurf will deswegen im Artikel 2 weiter bestimmen: Est nulle toute clause d'assurance ayant pour objet d'affranchir les propriétaires, locataires ou occupants de voitures automobiles de la responsabilité civile des accidents ayant entraîné une condamnation correctionnelle ou de simple police.

[10]) Siehe S. 5 oben. Das dänische Automobilgesetz von 1901 enthält auch Strafbestimmungen (§ 27).

behörde vom 30. Oktober 1857, womit eine allgemeine Vorschrift für die Bestrafung der geringeren Gesetzesübertretungen bekanntgemacht wurde, für welche weder in dem allgemeinen Strafgesetze noch in besonderen Verordnungen die Strafe bemessen ist. Die Allerhöchste Entschließung vom 16. September 1857 bestimmt:

> Alle Handlungen oder Unterlassungen, welche durch die bestehenden Gesetze oder von den Behörden innerhalb ihres Wirkungskreises erlassenen Verordnungen zwar im allgemeinen als strafbar oder doch aus polizeilichen oder anderen öffentlichen Rücksichten als gesetzwidrig erklärt sind, ohne daß in den darüber erlassenen Vorschriften eine bestimmte Strafe dagegen verhängt erscheint, sind, insofern das allgemeine Strafgesetzbuch auf dieselben keine Anwendung leidet, mit Geldstrafen von 1 bis 100 Gulden oder mit Arrest von 6 Stunden bis zu 14 Tagen zu ahnden.
>
> . . . Bei Bestimmung der Strafe hat jedoch zur Richtschnur zu dienen, daß nie eine höhere Strafe verhängt werden darf, als diejenige, welche die niedrigste sein würde, wenn die Tat die Eigenschaft eines Vergehens oder einer Übertretung ähnlicher Art im Sinne des allgemeinen Strafgesetzes erlangt hätte.

Die Ministerialverordnung vom 27. September 1905 betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern nimmt auf die zitierte Ministerialverordnung vom 30. Oktober 1857 Bezug[11]) und bestimmt, daß danach die Übertretung der Vorschriften jener ersten Verordnung zu bestrafen seien, insofern sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen (§ 47).

Aus dem allgemeinen österreichischen Strafgesetzbuch können namentlich §§ 335, 336, 341, 431 hier erheblich werden.

---

[11]) Die Verordnung von 1905 gibt das Datum der Verordnung von 1857 unrichtig als 30. September 1857 an.

3. Was Frankreich anbetrifft, so bestimmt das Dekret vom 10. März 1899 in Art. 33 folgendes:

> Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents, conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir.

Damit wird verwiesen auf das Gesetz von 1810 betreffend Contraventions de police et peines, auf das Gesetz von 1851 sur la police du roulage et messageries publiques und sodann auf verschiedene Dekrete von 1810, 1852 und 1853.[12]) Sie enthalten Polizeistrafen: Francs 1 bis 15, Bußen und Gefängnis (bis 5 Tage) gemäß Art. 464 ff. 475 und 476 Code pénal.

4. Das italienische Straßenpolizeireglement (Regolamento di polizia stradale e per garantire la libertà di circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche von 1905) stellt die in Titel III enthaltenen Bestimmungen in Art. 103 unter eine Polizeibuße von 10 bis 100 Lire. Ganz speziell wird z. B. gesagt, daß diese Buße treffe, wer ohne die licenza du circolazione oder ohne die licenza d'idoneità oder ohne die bestimmten Zeichen fährt, wer in bewohnten Gegenden die Schnelligkeitsgrenze überschreitet und die für außerhalb liegende Strecken aufgestellten Vorsichtsmaßregeln nicht beobachtet.

5. Eine besondere Stellung nimmt die Ordonnance von Monaco ein vom 11. Dezember 1901, sie dekretiert ernsthaftere Strafen.[13])

Es finden sich darin Strafandrohungen von 16 bis 300 Francs und 100 bis 1000 Francs verbunden mit Gefängnis von 6 Tagen bis zu 1 Monat, oder eine dieser Strafen allein. Unter die letztere Strafe fällt namentlich der Chauffeur, der die Schnelligkeit von 10 Kilometer pro Stunde überschreitet und derjenige, welcher das Auto-

---

[12]) Rixens und Lafont, S. 78, und Haber, S. 5 und 6.

[13]) Annuaire de législ. étr. Deux. Série I, S. 271/272.

mobil auf erste amtliche Aufforderung nicht anhält oder die Flucht ergreift, nachdem er einen Schaden verübt hat.

Ferner bestimmt Art. 17:

> Tout propriétaire de véhicule à moteur mécanique qui aura ordonné au conducteur de commettre une des infractions prévues et réprimées par les autres dispositions de l'ordonnance, ou qui, étant présent, l'aura laissé commettre sans opposition sera puni comme complice.

6. Das schweizerische Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr enthält (unter III.) folgende Bestimmung:

> Es ist Sache jedes Konkordatskantons, die Strafbestimmungen in Übertretungsfällen gegen die Vorschriften der Verordnung festzustellen und ergänzende Ausführungsbestimmungen zu derselben zu erlassen.

Leider bestehen in der Schweiz keine einheitlichen Bestimmungen über die strafrechtlich zu ahndenden Handlungen der Automobilhalter. Und doch hätte jetzt hier der Bund die Kompetenz zum Erlaß von eigentlichen Strafnormen! Die kantonalen Instanzen haben in erster Linie Polizeibußen dekretiert, und zwar pflegte dies durch Verordnungen zu geschehen.[14]) Das Gesetz des Kantons Neuenburg von 1903 (Loi d'adhésion au concordat concernant la circulation des automobiles et des cycles en Suisse) enthält ernsthaftere Strafnormen (III), ebenso das Gesetz des Kantons Thurgau von 1905 betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern (§ 46).

Im Kanton Bern wurde anläßlich der Genehmigung des schweizerischen Konkordats weiter erklärt[15]):

---

[14]) Die erlassenen Verordnungen gaben mehrfach den Anlaß, die Frage zu prüfen, ob sie verfassungsmäßig gültig seien, namentlich auch gegenüber dem Satze nulla poena sine lege. Vgl. z. B. A. E. des Bundesgerichtes, XXXII., 1., S. 98, speziell 107 ff.

[15]) Vgl. Motorwagen, 1904, S. 52/53 und das Dekret des Großen Rats von 1904, Art. 2.

Auf Widerhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Vereinbarung finden die Vorschriften des Art. 22 und 23 des Gesetzes über die Straßenpolizei vom 21. März 1834 Anwendung.

Die Verordnung des Kantons Luzern vom 21. März 1903 enthält folgende Strafbestimmung (§ 34):

Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen sind dem Statthalteramte zur Anzeige zu bringen und mit einer Buße von 2 bis 20 Francs, im Wiederholungsfalle von 6 bis 50 Francs zu bestrafen. Zudem haften die Schuldigen für allen durch sie angerichteten Schaden.

Die zürcherische Verordnung vom 16. Februar 1903 sagt unter dem Titel „Strafbestimmungen" (Art. 42):

Übertretungen dieser Verordnung werden, sofern nicht strafrechtliches Verfahren eintritt, mit Polizeibuße bestraft, und zwar:

a) vom Gemeinderate des Tatortes in den Grenzen seiner Strafkompetenz, wenn diese als ausreichend angesehen werden kann;

b) in allen übrigen Fällen von Statthalteramt mit Buße bis auf 200 Francs.

III.

Erheblich anders ging man im englisch-amerikanischen Rechtskreise vor. Man kann auf Grund des in England geltenden Rechtszustandes sagen, daß durch das Gesetz vom 14. August 1903 geradezu neue strafrechtliche Delikte geschaffen wurden. Und diesem Beispiele folgten auch verschiedene amerikanische Gesetze. Die Strafen können zum Teil sehr erheblich werden.

Der Motor Car Act von 1903 stellt an die Spitze den Satz, daß die Handlung, mit einem Automobil sorglos oder nachlässig auf öffentlicher Straße zu fahren oder in einer

für das Publikum gefährlichen Weise schnell zu fahren, ein Delikt (offence) enthalte.[16]) Sectio 1 sagt:

> If any person drives a motor car on a public highway recklessly or negligently, or at a speed or in a manner which is dangerous to the public, having regard to all the circumstances of the case, including the nature, condition and use of the highway, and to the amount of traffic which actually is at the time, or which might reasonably be expected to be, on the highway. That person shall be guilty of an offence, under this Act.

In der gleichen sectio 1 ist auch unter Strafe gestellt die Weigerung des Automobilisten, der Polizei seinen Namen oder Adresse aufzugeben und die Tatsache, daß er einen falschen Namen angibt (sectio 1, Abs. 3). Die Strafe ist nicht speziell angegeben, dagegen kann sie nach sectio 11 im Maximum 20 Pfund Sterling Buße, im Rückfalle bis 50 Pfund Sterling und in Gefängnis bis zu 3 Monaten betragen. Spezielle Strafen sind vorgesehen für die trotz geschehener Aufforderung erfolgte Weigerung, die Lizenz zu produzieren, für die Weigerung bei einem Unfalle zu halten, für Übertretung des Maximums der Fahrgeschwindigkeit.

Eine Bestrafung wegen Überschreitung der Schnelligkeitsgrenze setzt nach dem englischen Gesetze, sectio 9, Abs. 2 voraus, daß der Automobilfahrer zu der Zeit, da das zu schnelle Fahren stattfand, von der Verfolgung unterrichtet wurde oder daß diese eventuell vor dem Ablauf von 21 Tagen erfolgte.

Die Bestimmung lautet folgendermaßen:

> Where a person is prosecuted for an offence under this section, he shall not be convicted unless he is

---

[16]) Langford Lewis und Haldane Porter geben S. 21 als Beispiel an das Fahren auf der unrichtigen Seite der Straße oder das Vorfahren ohne Warnungszeichen. Huddy nennt (S. 111) sectio 1 „a wise and sensible provision".

warned of the intended prosecution at the time the offence ist committed, or unless notice of the intended prosecution is sent to him or to the owner of the car as entered on the register within such time after the offence is committed, not exceeding twenty one days, as the Court think reasonable.

Diese Bestimmung ist durchaus rationell und sie ist denn auch, wie ich schon S. 133 bemerkte, von Isaac zur Aufnahme in das privatrechtliche Haftpflichtgesetz des Deutschen Reichs empfohlen worden. In England wird sie begründet mit dem Hinweise, daß eine Überschreitung der Schnelligkeitsgrenze auch unwissentlich erfolgen könne und daß also eine Warnung angezeigt sei. Ferner wird betont, daß heute ein englischer Automobilist in London und am anderen Tage in Schottland fahren könne und zweifellos bietet die zitierte Bestimmung eine heilsame Schranke gegen frivole und unbegründete Verfolgungen.[17])

Das vereinigte Komitee des Automobilklub und der Motor-Union in England empfahl der eingesetzten k. Kommission über die Automobile die Beseitigung der Fahrgeschwindigkeitsgrenze. Der Antrag wurde im Zusammenhange mit verschiedenen anderen damit begründet, daß die Grenze willkürlich sei und überdies einen schädlichen Einfluß auf die Automobilfahrer ausübe; sie führe nämlich dazu, das Pflichtgefühl geradezu abzuschwächen, das doch dahin gerichtet sei, immer und zu jeder Zeit die durch die Benützung und Beschaffenheit der Straße und des bestehenden oder zu erwartenden Verkehrsumfangs gebotene Sorgfalt zu beobachten.[18]) Die Royal Commission kam

[17]) Vgl. Langford Lewis and Haldane Porter, S. 45/46. Es wird dabei bemerkt: The sub-section should have the effect of discouraging frivolous and unnecessary prosecutions under the section where there has admittedly been no danger or inconvenience caused to the public.

[18]) Der Wortlaut geht dahin: The abolition of all arbitrary or fixed speed limits, on the ground that such limits are not desirable in the interests of public safety, as they tend to weaken the law

denn auch wirklich dazu, eine erhebliche Änderung des bestehenden Rechtszustandes zu empfehlen. Unter II. des Report findet sich folgende Konklusion[19]):

> The present general speed limit of 20 miles an hour for light motor cars should be abolished, speed being controlled by section 1, with some suggested amendments, and in towns and villages, and at dangerous corners, steep hills and similar places where caution is required, by a 12-mile speed limit where adopted by the local authorities.

IV.

Zum Schlusse sind noch einige Detailpunkte kurz zu besprechen.

1. In den Automobilpolizeiverordnungen wird bestimmt, daß unter Umständen die Entziehung der Lizenz und des Befähigungsnachweises erfolgen könne. Ich verweise auf folgende Bestimmungen:

a) Art. 32 des französischen Dekrets von 1899:

> Après deux contraventions dans l'année les certificats de capacité délivrés en vertu de l'art. 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.

b) § 26 der Grundzüge:

> Die Polizeibehörde kann jederzeit auf Kosten des Eigentümers eine Untersuchung darüber anstellen, ob

---

requiring an automobilist to drive at all times with due regard to the condition and use of the highway, and to the amount of traffic which is or may be reasonably expected to be upon it. Diese wie die anderen Resolutionen der erwähnten Vereine sind in der englischen Zeitschrift Motor Traction, 1906, vol. III, Nr. 77, S. 179, abgedruckt.

[19]) Report, S. 41. Zwei Mitglieder der Kommission dissentieren (S. 43).

ein Kraftfahrzeug den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen entspricht.

Kraftfahrzeuge, welche diesen Anforderungen nicht genügen, können durch die Polizeibehörde vom Befahren der öffentlichen Wege und Plätze ausgeschlossen werden.

c) Art. 104 des italienischen Straßenpolizeireglement:

Deve essere, senz'altro, ritirato il certificato d'idoneità a quei conduttori che, per negligenza, avessero cagionata la morte o gravi lesioni alle persone.

E sospesa per sei mesi l'autorizzazione a condurre veicoli a motore mecanico a chi, nel corso di un anno, abbia data luogo a tre investimenti, anche senza danno a persone.

d) Art. 12 des schweizerischen Konkordats:

Hier wird bestimmt, daß die Karte, die auf die Prüfung des Wagens und des Motors und die Tätigkeit des Bewerbers hin erteilt wird, „bei wiederholter Überschreitung" der Verordnung zurückgezogen werden könne.

Die Verordnung des Regierungsrats St. Gallen vom 10. November 1903 sieht den Entzug der Fahrberechtigung bis auf 5 Jahre vor (Art. 14).

Und in der Verordnung des Kantons Baselstadt vom 12. September 1906 betreffend Motorlastwagen wird für diese Vehikel ebenfalls ein Verkehrserlaubnisschein vorgesehen und dann findet sich in § 9 folgende Bestimmung:

Das Polizeidepartement kann die Ausstellung einer Fahrbewilligung verweigern oder die erteilte Bewilligung dauernd oder vorübergehend zurückziehen, wenn der Gesuchsteller, beziehungsweise Inhaber wegen Zuwiderhandlung gegen diese Verordnung bestraft worden ist.

Nun ist allerdings speziell in Frankreich von Anfang an gesagt worden, daß nur ein Gesetz eine Person zur Ausübung eines Berufs unfähig erklären könne, nie aber eine bloße Polizeiverordnung.[20]) Vor allem muß man aber unterscheiden:

a) Automobile zum rein privaten Dienste;

b) Automobile, die wegen ihrer öffentlichen Zweckbestimmung einer Konzession bedürfen.

Die Stellung der beiden Arten der Automobile ist verschieden. So sieht denn auch die Verordnung des schweizerischen Bundesrates betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906 die Rückziehung der Konzession (in Art. 32) vor:

> . . . Bei wiederholter Verletzung oder Nichtbeachtung der Vorschriften der gegenwärtigen oder anderer Verordnungen des Bundesrates oder der konzessionsmäßigen Verpflichtungen kann das Eisenbahndepartement den Rückzug der Konzession verfügen.

Die Maßregel ist hier durchaus gestattet. Die rechtliche Begründung besteht darin, daß Bedingungen (oder Voraussetzungen), auf denen die Konzession ruht, nicht erfüllt wurden.

Bezüglich der rein privaten Automobile ist dagegen der Entzug der Berechtigung, um welche es sich hier handelt, recht zweifelhaft. Eine Strafe kann nur soweit ausgesprochen werden, als dies gesetzlich speziell

[20]) Rixens und Lafont, S. 115 und 116, finden, daß die Bestimmung des Artikels 32 des Dekretes von 1899 „très-contestable" sei und einen „abus de pouvoir flagrant" enthalte. Vgl. auch Haber, S. 65—69. Die Gleichstellung des Automobilhalters mit einer dem Droschkier gewährten Bewilligung wird zurückgewiesen, weil es sich im letzteren Falle um die Aufhebung eines zwischen der Verwaltung und dem Droschkier abgeschlossenen Vertrages, gestützt auf die Nichterfüllung der Bedingungen, handle (Haber, S. 66). Diese Konstruktion ist sehr umständlich und juristisch unnötig.

vorgesehen ist. Soweit es sich um Defekte der Maschine und des Apparates handelt, ist die Disqualifizierung für immer oder für eine bestimmte Zeit auch ungerecht und sachwidrig; sie sollte nur erfolgen bis zur Hebung der Mängel. Für die Zurücknahme der Befähigung gilt etwas Ähnliches, weil sie durch Übung und Fleiß nachträglich erlangt werden kann; sie sollte deswegen nur stattfinden bis zur Erlangung der Tüchtigkeit.[21]) Hier sollte entschieden eine Änderung eintreten. Denn der Geist, der den erwähnten Normen zu Grunde liegt, kann nicht gebilligt werden.

Die Sache liegt etwas anders auf dem Boden des englischen Rechts. Das englische Gesetz von 1903 räumt nämlich dem Gerichte ausdrücklich die Berechtigung ein, die Automobillizenz zu suspendieren. Sectio 4 bestimmt:

> Any Court . . . may, if the person convicted holds any license under this Act, suspend that license for such time as the Court thinks fit, and, if the Court thinks fit, also declare the person convicted disqualified for obtaining a license for such further time after the expiration of the license as the Court thinks fit, and may, if the person convicted does not hold any license under this Act, declare him disqualified for obtaining a license for such time as the Court thinks fit.

Die Maßregel, um welche es sich hier handelt, ruht danach im englischen Rechte auf einer legalen Basis.

Auch der belgische Gesetzesvorschlag von 1906 will diesem Beispiele folgen und er tut es in sehr bemerkenswerter Weise. Jede Verurteilung wegen eines mit einem Automobil herbeigeführten Unfalles bedingt für die Dauer eines Jahres das Verbot, ein Automobil zu führen und zu besitzen. Tritt eine zweite Bestrafung ein, so erstreckt sich das Verbot auf drei Jahre; eine dritte Ver-

[21]) Vgl. Isaac, Das Recht des Automobils, S. 140 und 141; und dessen Abhandlung in Automobilwelt, 1905, S. 1209.

urteilung hat das dauernde Verbot zur Folge. Jede Übertretung dieses Verbotes wird bestraft mit 26 bis 3000 Francs und 8 Tage bis zu 2 Jahren Gefängnis oder mit einer dieser beiden Strafen. Im Rückfalle wird unbedingt auf Gefängnis erkannt. Beim zweiten Rückfall, oder wenn dabei Verwundungen oder der Tod eines Menschen verursacht wurden, tritt stets Einziehung des Fahrzeuges ein.

Art. 3 lautet wörtlich folgendermaßen:

Toute condemnation du chef d'un accident prévu à l'article 1er, § 1, entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant un délai d'une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années qui prendront cours le jour où la condamnation a été prononcée.

Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive.

Toute contravention à l'interdiction ci-dessus édictée sera punie d'une amende de 26 francs à 3000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à deux ans ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive, s'il y a eu mort d'homme ou blessures causées à la victime, la confiscation du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux.

En ce qui concerne la détention des véhicules automobiles visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants et domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée, habitant avec elle, seront considérés comme personnes interposées.

Diese Bestimmungen atmen den Geist der Schärfe und Schneidigkeit!

2. Die Beweisführung speziell wegen Übertretung der Fahrgeschwindigkeitsgrenze gab Anlaß zu vielen Erörterungen und in England zu einem Gesetzesparagraph. Man schlug zur Beurteilung der „contravention au vol“[22]) vor:

---

[22]) Vgl. J. Imbrecq, L'automobile devant la justice, S. 98: „Ce mot vient de ce que, au début, les procès verbaux dressés au vol, c'est à dire au passage des automobiles et sans que les chauffeurs

a) die Benützung der Photographie, allein es wurde erwidert, dieses Verfahren sei zu unsicher und zu kostspielig;

b) ein System, wonach eine „contravention au chronomètre" festgestellt wird: zwei Polizisten vergleichen mit der Uhr in der Hand, in welcher Zeit das Automobil die Strecke zwischen ihnen durchlief;

c) die Verwendung eines Geschwindigkeitsmessers. Es wird behauptet, es gebe einen Apparat, der automatisch die zurückgelegten Kilometer einer Strecke aufführe.[23])

Das Gesetz des Kantons Thurgau von 1905 (betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern) enthält (§ 10 am Ende) die Bestimmung, der Regierungsrat sei berechtigt, mit Zustimmung des Großen Rates, für Motorwagen und Motorvelos die Führung von Geschwindigkeitsmessern vorzuschreiben.

Es ist nicht zu leugnen, daß die prozessualische Feststellung der Geschwindigkeit mit großen Schwierigkeiten verknüpft ist. Der Chauffeur erscheint, auch wenn er nicht gleichzeitig Automobilhalter ist, als Partei und es geht nicht an, auf seine Angabe zu bauen.[24]) Unter diesen Umständen wäre es ein wahres Glück, wenn man an eine Art automatischer Wage appellieren könnte; bisanhin scheint ein solcher Apparat noch nicht untadelhaft zu funktionieren. Das englische Recht hat Veranlassung genommen, zu bestimmen, daß niemand wegen Überschreitung der Ge-

---

en fussent avertis ont eu pour objet presque exclusivement des contraventions pour excès de vitesse."

[23]) Vgl. dazu auch den in Blätter für Zürcher Rechtssprechung, 1906, V., Nr. 196, erwähnten Prozeß über den Geschwindigkeitsmesser „Momento".

[24]) Huddy sagt allerdings sehr schön (pag. 71): The chauffeur or operator of an automobile, having control of the vehicle, is the custodian, so to speak of the speed. Und er knüpft daran die Betrachtung, daß die Gerichte auf seine Aussage großes Gewicht legen müßten, wenn er glaubwürdig sei. Vgl. aber S. 80.

schwindigkeitsgrenze auf das Zeugnis nur einer Person verurteilt werden dürfe. Sectio 9 des englischen Gesetzes von 1903 sagt nämlich[25]):

> . . . a person shall not be convicted under this provision for exceeding the limit of speed of twenty miles merely on the opinion of one witness as to the rate of speed.

Allein diese Bestimmung schießt über das Ziel hinaus[26]); denn es gibt gewiß auch einzelne Personen, welche im stande sind, sehr scharfe Beobachtungen zu machen. Auf der anderen Seite läßt sich nicht bestreiten, daß Vorsicht bei der Würdigung von Zeugenaussagen, speziell hier geboten ist; vielfache Untersuchungen haben ja in der Neuzeit überhaupt dargetan, daß der Zeugenbeweis häufig versagt.

3. Der italienische Gesetzgeber benützte die ihm bei Erlaß des Steuergesetzes dargebotene Gelegenheit, um die in Art. 264 des Codice penale unter dem Titel Della falsità in sigilli, bolli pubblici e loro impronte erlassenen Bestimmungen auf die Nachahmung der zum Zeichen der Steuerentrichtung besonders geschaffenen und an den Vehikeln angebrachten Gegenzeichen auszudehnen. Art. 12 des Steuergesetzes bestimmt nämlich:

> Le disposizioni del libro 2, titolo 6, capo 2 del Codice penale sono estese alla contraffazione dei contrassegni indicati nella presente legge, allo sciente uso e smercio dei contrassegni medesimi, o degli strumenti destinati alla contraffazione.

---

[25]) Langford Lewis and Porter, S. 43. Die Bestimmung ist auch zitiert bei Huddy, S. 332. Auch in Nordamerika wird über die Unsicherheit der Zeugen bezüglich der Schnelligkeitsangaben geklagt. Vgl. Huddy, S. 70—78, 81.

[26]) Isaac, Das Recht des Automobils, meint freilich, die Vorschrift sei mustergültig (S. 177).

4. In Frankreich war vorgeschlagen worden, ein neues Automobildelikt zu schaffen, allein der Gedanke kam nicht zur Ausführung: das Delikt der Automobilflucht.[27]) Der betreffende Strafrechtssatz lautete:

> Tout conducteur d'un véhicule quelconque automobile, voiture, bicyclette etc. qui, après un accident auquel il a concouru par contact, aura tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité pénale ou simplement civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de six jours à deux mois de prison et d'une amende de 16 à 500 fr.
>
> Dans le cas où il y aurait en outre application des articles 319 et 300 du Code pénal, les pénalités encourues aux termes de cet article seront portées au double.
>
> Il pourra être fait application de l'article 463 du Code pénal.

Nun ist freilich nicht zu leugnen, daß das Verschwinden des Automobilisten nach einem Unfall ebenso inhuman wie taktlos[28]) ist, allein es erscheint doch nicht als nötig, ein neues Delikt aufzustellen.[29]) Die „Grundzüge" bestimmen in § 18:

> Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftfahrzeuges mit Personen oder Sachen hat der Führer so-

[27]) Haber, S. 84/85. Es sind immerhin einige Prozente der Unfälle, bei denen sich die Automobilisten auch jetzt noch der Feststellung zu entziehen verstehen.

[28]) Auch in England wurde gegen die Automobilisten scharfe Klage geführt, daß sie mit Blitzesschnelle verschwinden: Tous reclamaient contre l'inefficacité des mesures prises, auxquelles les motoristes échappaient d'autant plus facilement qu'il les violaient davantage. Comment reconnaître et poursuivre un delinquant qui disparaît dans un nuage de poussière avec la rapidité d'un cyclone? (Annuaire de législ. étr., 2. Série, III., S. 19.)

[29]) Haber opponierte scharf gegen das Projekt, indem er sagte (S. 84, 88): Un semblable projet de loi s'il devait un jour être sanctionné ne pourrait, pour le plus grand dommage de la France, qu'entraver le brillant essor de l'industrie automobile et cela au profit des nations rivales!

fort zu halten und die nach den Umständen des Falles gebotene Hilfe zu leisten.

Das schweizerische Konkordat schreibt in Art. 14 vor:

Wenn sich bei der Durchfahrt eines Automobils ein Unfall ereignet, soll der Führer anhalten, selbst wenn ihn keine Schuld trifft. Er soll dafür sorgen, daß dem Verletzten die nötige Hilfe zu teil werde, und muß auf erstes Verlangen seine Ausweiskarte vorlegen, sowie seine Wohnung, beziehungsweise sein Absteigequartier in der Schweiz angeben.

Die Gewährung der Hilfe durch den Automobilführer enthält keine stillschweigende Anerkennung der Schuld und (der Regel nach) auch eine pekuniäre Unterstützung nicht.[30])

5. Im November 1906 teilte das französische Ministerium des Innern dem Senate mit, daß die Regierung beabsichtige, alle Beurteilungen von Automobilisten einheitlich zu sammeln und sie den Lokalautoritäten von einer Zentralstelle aus zur Kenntnis zu bringen.[31])

6. In England wird vorgeschlagen, speziell unter Strafe zu stellen den Tatbestand, daß ein Betrunkener ein Automobil lenkt.[32])

---

[30]) Haber, S. 118.
[31]) Report of the Royal Commission on motor cars, S. 55.
[32]) Report, S. 42 unter XX.

Fünfter Teil.

Die auf die Automobile bezüglichen Gebühren und Steuersätze.

Man muß auseinanderhalten:

1. die Gebühren für die Untersuchung der Leistungsfähigkeit und die Registrierung der Automobile;
2. die Steuern;
3. die Konzessionsgebühren.

I.

Überall verlangt der Staat eine Taxe für die Registrierung, und soweit die materielle Prüfung der Leistungsfähigkeit der Automobile erfolgt, wird eine solche auch für diese erhoben. Juristisch handelt es sich dabei um Gebühren: der Leistung steht eine Gegenleistung gegenüber.[1]) In England wird für die Registrierung des „Motor car" 20 sh. und eines Motor cycle 5 sh. verlangt. Das englische Gesetz spricht richtigerweise von fee[2]) und das Gleiche tun die nordamerikanischen Gesetze.

Der Charakter der Gebühr geht freilich dann wieder verloren, wenn die jährliche Erneuerung der Bewilligungs-

---

[1]) Huddy sagt ganz richtig: The fee charged for registering an automobile is plainly a license fee and not a tax (S. 45, vgl. auch S. 40).

[2]) Vgl. Sectio 2 des englischen Gesetzes von 1903.

karte ohne eine staatliche Gegenleistung verlangt wird. Dies geschieht z. B. in der regierungsrätlichen Verordnung des Kantons Luzern vom 21. März 1903 (§ 3).[3])

Soweit der Staat eine Leistung vornimmt, ist die Erhebung der Gebühr ganz sachgemäß. Freilich muß sie ein vernünftiges Maß behalten! Im Kanton Neuenburg besteht eine nicht ganz unbeträchtliche „taxe de police" (Art. 4 des Décret des Großen Rats vom 27. Juli 1905).

II.

Es gibt eine Reihe von Staaten, welche eine wirkliche Steuer auf den Automobilen erheben. Dies geschieht in Anlehnung an schon bestehende Gesetze oder auf Grund neuer gesetzgeberischer Erlässe oder neuer Verordnungen.

1. In Frankreich haben die Automobile, welche dem Personentransport dienen, eine Steuer zu bezahlen nach dem Gesetz vom 13. April 1898 ergänzt durch dasjenige vom 13. Juli 1900.[4]) Nach dem Gesetze von 1898 sind die Automobile hinsichtlich der Besteuerung den gleichen Bestimmungen unterworfen, wie die angespannten Wagen, Pferde, Esel und Maulesel. Das Gesetz von 1900 statuiert die Verpflichtung, die Zahl der dem Automobil eigenen Pferdekräfte anzugeben. Jede einzelne Pferdekraft ist einer Taxe von 5 Francs unterworfen. Die Besteuerung besteht auch dann, wenn das Automobil nur einen Sitz hat und also nur zum Transport einer einzigen Person dienen kann, ebenso wenn es selten oder gar nicht gebraucht wird. Die Steuer beträgt:

[3]) Im Annuaire de législ. étr., 2. Série, III., S. 458, wird daher mit Recht gesagt, es handle sich dabei um eine Steuer.

[4]) Rixens et Lafont, Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme, S. 247 ff.; Haber, L'automobile devant la loi S. 163 ff. Vgl. auch M. Block, Dictionnaire de l'Administration française, 5. Aufl., herausgegeben von Maguéro, 1905, II., S. 2664 und 2673, Nr. 58.

Bei 1 oder 2 Plätzen . . .	in Paris	50	Francs
Bei mehr als 2 Plätzen . .	„ „	90	„
Erhöhung für jede Pferdekraft	„ „	5	„

Die Beträge reduzieren sich bei Städten und Gemeinden von 40.000 bis 100.000 Einwohnern auf

40, 30, 25, 20 bei 1 oder 2 Plätzen und
75, 60, 50, 40 bei mehr als 2 Plätzen.

In Frankreich entstand die Frage, ob die Eigentümer von Automobilen auch zu Naturalleistungen gemäß dem Gesetze vom 21. Mai 1836[5]) verpflichtet seien. Art. 3 bestimmt:

> Qu'au cas d'insuffisance des ressources ordinaires des communes, il sera pourvu à l'entretien des chemins vicinaux à l'aide soit de prestation en nature, dont le maximum est fixé à trois journées de travail, soit de centimes spéciaux en addition au principal des quatre contributions directes, et dont le maximum est fixé à cinq.
>
> Toutes les charrettes ou voitures attelées au service de la famille ou de l'établissement de la commune sont astreintes à fournir l'impôt des prestations.

Wer zwar ein Fahrzeug besitzt aber kein Pferd, ist zu solchen Leistungen nicht verpflichtet. Allein hiezu gehört das Automobil nicht; unter „voiture attelée" wurde verstanden „circulant pour le service" also die Möglichkeit, das Fahrzeug in Bewegung zu setzen.[6]) Dagegen wurde das Motorcycle der voiture attelée nicht gleichgestellt mit folgender Begründung[7]):

---

[5]) Rixens und Lafont, a. a. O. S. 306.

[6]) Haber, a. a. O. S. 177/178. Die Entscheidung des Staatsrates von 1898 wurde angefochten, allein Haber verteidigt sie (S. 179). Schon vor ihm taten dies Rixens und Lafont, S. 309. Wenn auch das Automobil nicht angespannt wird, so wird es zum Zwecke der Zirkulation doch getrieben und gestoßen.

[7]) Rixens und Lafont, S. 313.

Si à la rigueur une voiture automobile peut être considérée comme une voiture attelée au sens de l'art. 3 de la loi du 21 mai 1836, il ne saurait en être de même d'un simple motorcycle qui par la forme, les dimensions et le mécanisme se rapproche du vélocipède.

2. In Italien besteht ein Gesetz vom 10. Dezember 1905 betreffend die Steuern auf Velozipede und Automobile (Tassa sui velocipedi e sugli automobili).[8]) Das Gesetz verweist bezüglich der Berechnung auf eine ihm angehängte Tabelle (Art. 1). Danach haben die zum privaten Gebrauch bestimmten „vetture automobili" pro Jahr zu bezahlen:

70	Francs	bei	6	Pferdekräften
100	„	„	12	„
120	„	„	16	„
150	„	„	24	„

(und 3 Francs mehr bei jeder weiteren Pferdekraft).

Die zum öffentlichen Gebrauch bestimmten „vetture automobili" haben pro Jahr zu bezahlen:

36	Francs	bei	4 Plätzen
60	„	„	10 „
100	„	„	über 10 Plätzen
50	„	„	Anhängewagen.

Die Lasttransportautomobile bezahlen die Hälfte der anderen Wagen.

3. Das Deutsche Reich belegte in dem Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906 die Automobile mit einer Steuer. Es kommen dabei §§ 52 bis 63 in Betracht und §§ 103 bis 118 der Ausführungsbestimmungen. Nr. 8 des Tarifs setzte die Steuer im einzelnen fest. Es wird hier folgendes gesagt:

[8]) Dazu kommt ein mit königlichem Dekrete vom 22. April 1906 genehmigtes Regolamento.

Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.

	Steuersatz Mark	
A. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen, und zwar:		
1. für Krafträder	10.—	von jeder einzelnen Karte
2. für Kraftwagen:		
a) von nicht mehr als 6 Pferdekräften .	25.—	
b) von über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräften	50.—	
c) von über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräften	100.—	
d) von über 25 Pferdekräften	150.—	
als Grundbetrag;		
außerdem zu 2.: von jeder Pferdekraft oder einem Teile einer Pferdekraft		
falls das Fahrzeug nicht mehr als 6 Pferdekräfte hat	2.—	
falls dasselbe über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräfte hat	3.—	
falls dasselbe über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräfte hat . . .	5.—	
im übrigen	10.—	
Die Abgabe ermäßigt sich um die Hälfte, wenn die Ausstellung der Erlaubniskarte für einen vier Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird		
B. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge von im Auslande wohnenden Besitzern (§ 401 Abs. 2) zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei vorübergehender Benutzung des Kraftfahrzeuges im Inland, und zwar bei Benutzung:		
1. während eines nicht mehr als 30 Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Krafträder	3.—	von der einzelnen Karte. Bei mehr als 30tägigem Aufenthalt ist eine Karte der zu *A.* bezeich-
2. *a)* während eines nicht mehr als 5 Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Kraftwagen	15.—	

	Steuersatz Mark	
b) während eines mehr als 5 Tage bis zu höchstens 30 Tagen im Jahre betragenden Aufenthalts im Inlande für Kraftwagen	40.—	neten Art zu lösen, für die der gezahlte Stempelbetrag in Anrechnung gebracht wird

Eine Befreiung von der Stempelabgabe findet statt:

1. hinsichtlich derjenigen Kraftfahrzeuge, welche zur ausschließlichen Benutzung im Dienste des Reichs, eines Bundesstaats oder einer Behörde bestimmt sind;
2. hinsichtlich solcher Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen.

Das Reichsstempelgesetz bestimmt in § 62, daß durch die Vorschriften dieses Gesetzes die Erhebung landesgesetzlicher Gebühren für die Feststellung der Verkehrstauglichkeit des Kraftfahrzeuges und für die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nicht ausgeschlossen sei. Der Bundesrat ist immerhin ermächtigt, für die hienach zulässigen Gebühren Höchstsätze vorzuschreiben.

4. In der Schweiz gibt es zur Zeit nur einen Kanton, in welchem eine Steuer besteht[9]), nämlich Freiburg. Laut Art. 3 des Gesetzes vom 26. November 1904 über den Verkehr mit Automobilen, Fahrrädern und anderen Beförderungsmitteln mit mechanischem Betrieb[10]) ist eine jährliche Abgabe zu entrichten von:

10 Francs für ein Motorzweirad (Motorrad)
15 „ für ein Motordreirad
20 „ fixe Gebühr für ein Automobil und einen Zuschlag von 5 Francs pro Pferdekraft.

[9]) Dieser in der Schweiz geltende Rechtszustand wird von einem deutschen Einsender in der Automobil-Revue, 1906, S. 319/320, gegenüber dem „famosen Steuerukas" des Deutschen Reiches gelobt. Der Verfasser fügt bei diesem Anlasse hinzu, die Schweiz sei doch nicht so automobilfeindlich, wie hie und da behauptet werde! Vgl. S. 160 oben.

Von den Steuern sind befreit die auf der Durchfahrt begriffenen Automobile, sowie diejenigen, deren Besitzer sich höchstens zwei Monate im Kanton aufhalten (Art. 14).

Im Kanton Bern wurde bei Beratung des Straßenpolizeigesetzes (Februar 1906) folgender Antrag gestellt:

> Für die Benützung der öffentlichen Straßen und Wege durch Motorwagen und ähnliche den ordentlichen Verkehr belästigende Fuhrwerke kann eine jährliche Taxe erhoben werden.

Der Antrag wurde verworfen.[10])

Die Staatsrechnungsprüfungskommission des Kantons Zürich stellte in ihrem Berichte vom 20. November 1906 an den Kantonsrat folgendes Postulat:

> Der Regierungsrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, auf welche Weise die infolge der außergewöhnlichen Inanspruchnahme des züricherischen Straßennetzes durch den Automobilverkehr dem Staate entstehenden Ausgaben kompensiert werden können.

Darin dürfte die Ouverture zu einer Besteuerung zu finden sein!

Was nun die Frage im allgemeinen anbetrifft, ob die Automobile einer speziellen Steuer unterstellt werden sollen, so ist sie unbedingt zu verneinen, es müßte denn sein, daß der Staat jedem sonstigen Fuhrwerke eine Steuer auflegen würde. Soweit diese Voraussetzung aber nicht zutrifft, fällt eine spezielle Automobilsteuer in das Kapitel der Ungerechtigkeiten gegen die Automobile.

[10]) Automobil-Revue, 1906, I., S. 67. Im Kanton Bern besteht ein Regulativ betreffend die Gebühren für die Benützung von Motorwagen (Automobilen) vom 25. April 1900.

III.

Vereinzelt wird denjenigen Automobiltransportanstalten, welche den regelmäßigen periodischen Personentransport vornehmen und einer Konzession bedürfen, eine sogenannte „Konzessionsgebühr“ auferlegt.

So hat die Verordnung des schweizerischen Bundesrates betreffend die Konzessionierung und der Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906 unter Verweisung auf Art. 7 des Postregalgesetzes[11]) folgendes bestimmt:

> Die konzessionierten Transportanstalten haben dem Bunde eine Konzessionsgebühr zu entrichten.
>
> Diese Gebühr wird alljährlich auf Grund der Rechnungsausweise (Art. 28) und unter Berücksichtigung des Reinertrages der Unternehmung im Verhältnis zum gewinnberechtigten Kapital festgesetzt und beträgt bei einem Reinertrag von weniger als $3^1/_2$% 10 Franken und von $3^1/_2$ bis 6% $1^3/_4$ bis 3% des Reinertrages und von mehr als 6% 3% des Reinertrages.
>
> Die Festsetzung der Konzessionsgebühr erfolgt durch das Eisenbahndepartement unter Vorbehalt des Entscheides des Bundesrates im Rekursfalle.

Deutschland befreit umgekehrt Kraftfahrzeuge, welche ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen, von der „Stempelabgabe“.

Juristisch liegt in der Konzessionsgebühr keine Gebühr, keine Gewerbesteuer und keine Einkommensteuer. Dem schweizerischen Bunde fehlt denn auch eine Steuerhoheit. Indem der Bund eine Konzessionsgebühr für den

---

[11]) Das Postregalgesetz von 1894 erwähnt hier freilich die Automobile nicht, dagegen statuiert es die Fakultät des Bundesrates „für die regelmäßige und periodische Beförderung von Personen auf Dampfschiffen, Fuhrwerken usw.“, gegen Entrichtung einer Gebühr, Konzessionen zu erteilen.

periodischer Personentransport von Fuhrwerken statuierte und sie auch auf die Automobile ausdehnte, die der Konzession bedürfen, nahm er einen Gedanken auf, der sich historisch zurückführen läßt auf § 38 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.[12]) Man legte damals in Preußen den Privateisenbahngesellschaften die Pflicht auf, die staatliche Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihren Einnahmen erleide, zu entschädigen. Und das Gleiche geschah in der Schweiz. Die Konzessionsgebühr kann also bezeichnet werden als eine den Eisenbahnen auferlegte zivilistische Schadenersatzpflicht für die Einbuße, welche präsumtiv durch die Eisenbahnen der Postkasse entstehe. Dabei wurde die Höhe des Schadens ein- für allemal in einem bestimmten innerhalb des Maximums variablen Satze statuiert, der allerdings von der Existenz eines Reingewinns abhängig gemacht wurde.[13]) Das rechtliche Fundament der Eisenbahnkonzessionsgebühr wurde nun auch bei den Automobilen zur Anwendung gebracht! Allein es bedarf kaum einer weiteren Ausführung, daß dieses Fundament auf Sand gebaut ist.

In diesem Zusammenhange sei endlich noch folgendes bemerkt: Die am 17. November 1906 vom Großen Rate des Kantons Graubünden betreffend den Motorverkehr erlassene Verordnung, deren Inkrafttreten auf den 1. März 1907 festgestellt wurde (es ist aber ein Initiativbegehren des Volkes dagegen an der Arbeit!), sieht „zeitlich beschränkte Konzessionen“ zum Fahren mit Motorfahrzeugen auf solchen Straßen vor, die nicht ohne weiteres freigegeben sind. Für die „Konzessionsbewilligung“ wird eine „Staatsgebühr“ bis auf 50 Francs bestimmt (Art. 3).

---

[12]) Vgl. darüber Dav. Hansemann, Kritik des preußischen Eisenbahngesetzes, 1841, S. 88 ff.

[13]) Ich habe dies genauer in einem Rechtsgutachten über die Eisenbahnkonzessionsgebühren (Zürich 1890) in Sachen der Nordostbahn ausgeführt. Röll pflichtet in der Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung, 1891, III., S. 1367, meiner Ansicht bei.

Sechster Teil.

Die Stellung der Automobile im internationalen Rechte.

Da die Automobile der Regel nach temporär auch in auswärtiges Staatsgebiet eintreten, entsteht die Frage, ob sie ohneweiters und ausnahmslos dem dortigen Gesetze unterworfen werden. Die Verhältnisse müssen hier genauer unterschieden werden. Unzweifelhaft ist hier noch Vieles zu tun, um den Automobilen gerecht zu werden, und um dem materiellen Rechte aufzuhelfen.

I.

Soweit es sich um die Zulassung der Automobile zum Verkehre und das Fähigkeitszeugnis des Automobilfahrers handelt, war man wegen des internationalen Charakters der Automobile vielfach zu Konzessionen gezwungen. Das Vorgehen der Staaten ist in dieser letzteren Beziehung verschieden.

1. Es kommt vor, daß spezielle Bestimmungen für Fremde überhaupt fehlen und deswegen sind dann einfach die internen Normen auf sie anzuwenden.

Dies gilt für Frankreich, aber auch für einzelne Staaten von Nordamerika.[1])

---

[1]) Huddy bemerkt S. 112 113: Under the provisions in some of the states nonresident motorists may operate their machines in

2. Es gibt Staaten, welche einzelne der in Frage liegenden Bestimmungen auf Fremde nicht anwenden, dann aber gewisse minimale Vorschriften aufstellen.

Hieher gehört Deutschland mit den „Grundzügen". Vergl. § 24. Ich hebe daraus hervor, daß das Fähigkeitszeugnis von einer deutschen Behörde mit einem „Anerkennungsvermerk" versehen sein muß.[2])

3. Es gibt Staaten, welche die Fremden von der Beobachtung der erwähnten internen Vorschriften dispensieren und welche nur die Vorlegung der im Ursprungsstaate vorgeschriebenen Dokumente verlangen.

Hieher gehört Italien. Art. 69 des Straßenpolizeireglements[3]) bestimmt folgendes:

> Per le automobili che dall'estero entrano nel Regno è necessario l'esibizione dei documenti prescritti nel paese d'origine. Gli uffici doganali rilasciano il certificato di tale esibizione e notano su speciale registro le generalità del conducente e del veicolo.
>
> Tale certificato dà diritto a circolare nel Regno per il tempo indicato in quello d'importazione.

4. Andere Staaten begnügen sich damit nur dann, wenn Gegenrecht gehalten wird.

---

the state if the laws of the resident state have been complied with. Some of the states, however, have not had the kindness to extend this hospitality and require registration and licensing from all.

[2]) In Deutschland wird verlangt, daß die in den schweizerischen Konkordatskantonen ausgestellten Prüfungszeugnisse vom deutschen Konsulate beglaubigt werden (Automobil-Revue, 1906, S. 432).

[3]) Haber bemerkt in seiner Schrift (S. 31/32) zu dieser Vorschrift Italiens: En France nous n'avons pas de disposition semblable, les étrangers qui viennent chez nous, même pour y faire un court séjour, sont obligés de se soumettre à toutes les formalités exigées par notre règlement, formalités longues et ennuyeuses.

Art. 5 des schweizerischen Konkordates[4]) steht auf diesem Boden; denn es bestimmt unter dem Titel Verkehrserlaubnisschein und Kontrollnummer:

> Die das Gebiet der Konkordatskantone nur durchfahrenden Fremden (Ausländer) sind weder zur Entrichtung der Gebühr, noch zum Tragen des Nummernschildes verpflichtet, immerhin unter der Bedingung, daß sie eine vom Staate, dem sie angehören, ausgestellte Bewilligung mit sich führen, und daß von diesem Staate Gegenrecht geleistet werde.

In dieser Beziehung ist z. B. zu verweisen auf die Vollziehungsverordnung des Regierungsrates des Kantons Bern (6. Juli 1904) § 10 und das Dekret des Staatsrates von Tessin (25. April 1905) Art. 2 § 1. Die Tatsache, daß nicht alle Kantone dem schweizerischen Konkordate beigetreten sind, gab Veranlassung dazu, besondere Normen zu erlassen. Beispielsweise ist zu erwähnen, daß das vorhin zitierte bernische Reglement (§ 9) eine Bestimmung enthält, und daß der Staatsrat des Kantons Tessin durch besonderes Dekret vom 26. Jänner 1906 den Automobilisten des Kantons Thurgau die Reziprozität gewährt (Decreto in punto alla libera circolazione degli automobilisti, motociclisti e velocipedisti patentati provenienti dal Cantone di Turgovia). Der Kanton Thurgau selber erkennt in seinem Gesetze betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern von 1905 auswärtige Bewilligungen unter Vorbehalt des Gegenrechts an (§ 6; vgl. auch § 40).

---

[4]) Die im Kanton Freiburg am 14. September 1901 erlassene, jetzt aufgehobene Verordnung bestimmte in Artikel 16 (Annuaire de législ. étr., 2. Série, I., S. 362): Les étrangers au canton voyageant sur des automobiles sont également soumis aux dispositions du présent arrêté. — Ils ne sont, toutefois, pas astreints à se munir d'une autorisation s'ils sont porteurs d'une pièce analogue délivrée par l'autorité compétente du pays où ils sont domiciliés ou de celui dans lequel ils se trouvent en séjour. Die Verordnung des Kantons Zürich von 1903 stellt auch interkantonal das Prinzip des Gegenrechtes auf.

5. Österreich begnügt sich nicht mit der Reziprozität.

Die österreichische Ministerialverordnung betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern vom 27. September 1905 sagt in § 20:

> . . . Diese Bestimmungen (über die Prüfung und Genehmigung der Kraftfahrzeuge) finden auf Kraftfahrzeuge der aus dem Auslande kommenden Reisenden dann keine Anwendung, wenn das Fahrzeug in einem anderen Staate, welcher ähnliche Vorschriften über die Prüfung der Kraftfahrzeuge besitzt und Reziprozität übt, behördlich geprüft und zum Verkehre zugelassen wurde und die Benützung des Fahrzeuges im Inlande nicht länger als drei Monate dauert.
>
> Bei längerem Aufenthalte im Inlande hat der Benützer des Kraftfahrzeuges vor Ablauf der Frist von drei Monaten bei jener Landesstelle, in deren Verwaltungsgebiete er sich aufhält, um die Prüfung und Genehmigung seines Fahrzeuges anzusuchen.

Es wird weiter bestimmt, daß eventuell die Prüfung und Genehmigung des Fahrzeuges binnen längstens 14 Tagen zu erwirken sei.

Wenn wir uns vor Augen halten, daß Automobile für den Weltverkehr bestimmt sind, so müssen wir die rechtlichen Normen dieser Zweckbestimmung anpassen, damit sie wirklich rationell sind. Insbesondere muß dafür gesorgt werden, daß die amtliche Konstatierung der Tüchtigkeit des Automobils und der Befähigungsausweis des Führers ohne jede Erschwerung direkt internationale Anerkennung erlangt. Daraus kann aller-

dings unter Umständen eine Besserstellung der Fremden[5]) resultieren; man denke an:

1. die Möglichkeit, daß ein Staat geringe technische Requisite aufstellt, während der andere strenger ist;

2. die Divergenzen hinsichtlich der automobilrechtlichen Majorennität;

3. die Verschiedenheit in der Höhe der Gebühren.[6])

Allein diese Besserstellung kann jedenfalls leicht ertragen werden während der vermutlich kurzen Zeit, bis eine Ausgleichung der Bestimmungen in Aussicht steht.

II.

Angesichts des internationalen Charakters der Automobile liegt auch die Frage nahe, ob gegen diejenigen auswärtigen Personen, welche im internen Staate Personen verletzen oder Sachen beschädigen, am Tatorte speziell eine Zivilklage auf Schadenersatz erhoben werden könne. Hier liegt ein gemeinsames Interesse beider Teile vor: es steht die Feststellung der objektiven Wahrheit in Frage. Wenn die Zivilprozeßgesetze den Gerichtsstand der begangenen Tat anerkennen, ist die Sache zweifellos; dieser Fall liegt mehrfach vor. Vereinzelt ist ein Forum in diesem Sinne speziell für Automobilschädigungen statuiert worden, z. B. in dem dänischen Automobilgesetze von 1906 (§ 30 e) und in dem Gesetze des Staates Pennsylvanien von 1905. § 9 des letzteren Gesetzes bestimmt[7]):

> All civil actions for damages arising from the use and operation of any motor vehicle may be brought

---

[5]) Huddy, S. 113, bemerkt: In this matter the states have kept fairly well within the bounds of constitutional authority, and many of them have been courteous enough to extend greater privilegies to the non resident than to residents by exempting the former from registration and licensing.

[6]) Report of the Royal Commission on Motor Cars, S. 64.

[7]) Vgl. Huddy, S. 283. Diese Bestimmung des zitierten Gesetzes ist auch kurz erwähnt im Annuaire de législ. étr., 2. Série, III., S. 682.

in the city or county in which the alleged damages were sustained, and service of process may be made by the sheriff in person, or by his deputy, in any part of his commonwealth, in like manner as process may now be served in the proper county.

In dem österreichischen Referentenentwurf wird eine ähnliche Bestimmung vorgeschlagen. § 9 sagt folgendes:

Klagen auf Ersatz von Schäden, die durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges verursacht sind, können auch beim sachlich zuständigen Gerichte angebracht werden, in dessen Sprengel das schädigende Ereignis stattfand.

In der Begründung des Referentenentwurfes für die Beratungen des Subkomitees des Justizausschusses wird darauf hingewiesen, daß diese Kompetenzbestimmung eine der wichtigsten Vorschriften des Gesetzes sei, weil das Recht des Beschädigten verkürzt oder vereitelt werde, wenn man ihm zumute, dem Kraftfahrer zum Gerichtsstand seines entfernten Wohnorts, also auch des Auslandes, nachzulaufen. Zur Unterstützung des Gesetzesvorschlages wird ein Tiroler oder Steirischer Bauer vorgeführt, dem man zumute, in Paris sein Recht zu suchen, weil ihm sein Tier getötet oder er selbst durch einen Automobilisten verletzt worden ist.[8])

Der österreichische Vorschlag hat meine volle Sympathie und die Beweiskraft, die in dem Bilde des erwähnten österreichischen Bauern liegt, könnte durch einige andere Exemplare auch aus mir näher liegenden Territorien eventuell noch ergänzt werden. Die Möglichkeit, in kurzer Frist Schädigungen durch schnell dahinsausende Vehikel herbeizuführen, muß die Gesetzgebung in der Tat veranlassen, das Gericht des Orts, wo die Schädigung erfolgt, als kompetent zur Aburteilung des materiellen Privatrechts-

[8]) Vgl. die humorvollen Ausführungen von Pattai in der Begründung des Referentenentwurfs, S. 55.

anspruchs zu bezeichnen.[9]) Diese Fakultät besteht aber an vielen Orten jetzt schon. Auch ist es zweifellos, daß nach der richtigen Auffassung des internationalen Privatrechts das am Tatorte geltende materielle Gesetz über die Haftpflicht entscheidet.

Ist aber die Sache wirklich international damit gefördert, daß das Forum des Tatorts als kompetent erklärt wird? Der Referentenentwurf glaubt es. Ich glaube es nicht.

Es ist nämlich zu beachten, daß bei dem heutigen Stande der Theorie des internationalen Zivilprozeßrechts die in anderen Staaten erlassenen Zivilurteile keineswegs respektiert und exequiert werden; das Gegenteil ist die Regel.[10]) Ferner wird interkantonal und international das Forum des Deliktorts von einzelnen Staaten (z. B. von der Schweiz) nicht gebilligt.[11]) So lange also der Ausländer im internen Staate nicht genügend Aktiven besitzt, und so lange diese nicht mit Arrest belegt sind, nützt das von einem Staate aufgestellte Forum des Tatorts praktisch nichts. Im Gegenteil wird der Inländer veranlaßt, im Vertrauen auf die interne

[9]) Mit Recht hebt Pattai, S. 55, auch hervor, daß §§ 67 und 101 der österreichischen Jurisdiktionsnorm wenig Abhilfe bieten, weil sie schwierige Ermittlungen und den Nachweis über den letzten Aufenthalt des Ausländers im Inlande machen. Wo befindet sich dieser letzte „Aufenthalt" eines Automobilisten? Da, wo er Halt gemacht hat oder da, wo sich das Dorf befindet, da er die Grenze überschritt?

[10]) Vgl. die Zusammenstellung in meinem Buche: Das internationale Zivilrecht auf Grund der Theorie, Gesetzgebung und Praxis, 1906, S. 469—489.

[11]) Vgl. daselbst S. 201, 267. Ich habe an meinem Orte die Sanktion eines Forum delicti commissi eher befürwortet, S. 201/202 und 270. — Auf Grund des Staatsvertrages zwischen Frankreich und der Schweiz über den Gerichtsstand und die Vollziehung von Urteilen in Zivilsachen (1869) wird angenommen, daß ein Arrest in der Schweiz gegen einen Franzosen und in Frankreich gegen einen Schweizer nicht ausgewirkt werden könne. Wenn dieser Satz unter allen Umständen auch auf Schädigungen durch Automobile angewendet werden sollte, so ist er als sehr unpraktisch zu bezeichnen.

Gesetzgebung eine Zivilklage zu erheben und nachher zu erkennen, daß das interne Urteil zwar eine sehr schöne und kostspielige Urkunde ist, aber ausnahmsweise einem Muster ohne Wert gleicht; er muß im Auslande von vorn wieder anfangen, es müßte denn sein, daß der Ausländer die Freundlichkeit hätte, im betreffenden Staate mit Aktiven wieder zu erscheinen, allein derartige Reisen zum Zwecke der Schuldenzahlung kommen selten vor, soweit mir als früheren Advokaten das Leben bekannt ist. Diese Tatsache ist nicht bloß für den österreichischen Bauer peinlich, sondern für uns alle! In drastischer Beleuchtung zeigt sie denn auch die Mangelhaftigkeit eines Teiles des internationalen Rechtes. Nun geht es doch nicht an, daß man den Automobilhalter beim Eintritte in einen anderen Staat als eine Art präsumtiven Missetäter (oder gar als einen spezifisch modernen Fra Diavolo) ansehen und zum Schutze der internen Bevölkerung verpflichten dürfte, bei einer internen Behörde eine bestimmte Geldsumme zu deponieren, damit diese zur Sicherheit für allfällige Schadenersatzansprüche dienen kann. Ebenso dürfte es unzulässig sein, vom Automobilisten auf Grund einer Denunziation oder nach einer erfolgten Schädigung eine Kaution zu fordern. Im Kanton Freiburg wurde am 14. September 1901 allerdings eine Verordnung erlassen, die in Art. 16 von einem solchen Geiste inspiriert ist und die folgendes bestimmt[12]):

> . . . Dans le cas où ils (les étrangers au canton) seraient l'objet d'une dénonciation pour atteinte à la sûreté publique, ils peuvent être tenus de fournir un cautionnement en rapport avec l'importance du préjudice présumé.

Art. 7 des Freiburgischen Gesetzes vom 26. November 1904 über den Verkehr mit Automobilen, Fahrrädern und anderen Beförderungsmitteln mit mechanischem Betrieb enthält folgende Bestimmung:

---

[12]) Annuaire de législ. étr., 2. Série, I., S. 362.

Die Automobile und Fahrräder können auf Anordnung des Amtmanns, eines Landjägers oder Polizeiagenten mit Beschlag belegt werden, wenn der Urheber der Übertretung nicht im Kanton wohnhaft ist und nicht genügende Garantie leistet.

Art. 15 des vom Staatsrate Genf erlassenen Reglements vom 31. Oktober 1905 bestimmt:

En cas d'accident de personne, si l'auteur de l'accident n'est pas domicilié en Suisse, la machine sera séquestrée, à moins que l'auteur de l'accident ne fournisse des garanties suffisantes pour en indemniser la victime.

Die Vollziehungsverordnung des Kantons Zug betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr von 1905 enthält in § 9 folgende Bestimmung:

Unbekannten und kantonsfremden Fahrern darf im Übertretungsfalle das Fahrzeug für Buße und Schadenersatz, falls keine andere Sicherheit geleistet wird, polizeilich mit Beschlag belegt werden.

Diese Bestimmungen gehen zu weit. Die in der Welt mühsam errungene privatrechtliche Gleichstellung der Fremden mit den Einheimischen wollen wir niemals mehr preisgeben; die territoriale Herkunftsverschiedenheit darf so wenig als die Religionsverschiedenheit eine Minderung des Privatrechts herbeiführen!

Wenn ernsthaft dafür gesorgt werden will, daß das Forum des Tatortes und das daselbst zu erlassende Urteil auf dem internationalen Boden zur Anerkennung gelange, so ist auf breiter Grundlage eine Einigung der hauptsächlichsten europäischen Staaten über diese Materien nötig. Allerdings darf man nicht glauben, daß die Erlangung dieses Zieles einfach sei und daß es angehe, gleich einen einheitlichen Staatsvertrag für ganz Europa ins Auge zu fassen. Aber es ist doch im Grunde eine bemühende Tatsache, daß ein Staatsvertrag über die Fora

und über die Exekution der Zivilurteile, z. B. zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz und zwischen Deutschland und der Schweiz immer noch nicht zu stande gekommen ist. Diese Staaten haben einen so intensiven Verkehr miteinander, daß die mangelnde Einigung tief zu beklagen ist. Es wurde mehrfach von den Staatsorganen von Österreich-Ungarn und der Schweiz anerkannt, daß der Abschluß eines derartigen Staatsvertrages wünschenswert, zweckmäßig, ja notwendig sei, allein die Frage ist seit vielen Jahren immer noch pendent und rückt nicht von der Stelle.[13]) Und doch bestehen ausgezeichnete Vorbilder, die nur nachgeahmt werden könnten: es sind die Staatsverträge zwischen Frankreich und der Schweiz und Frankreich und Belgien.[14])

Es ist noch ein anderes Mittel vorgeschlagen worden, um das Forum des Tatorts zu sichern. Man hat nämlich gesagt, es sollte jeder inländische und ausländische Automobilist verpflichtet sein, sich bei einer internen oder im internen Staate konzedierten Versicherungsgesellschaft versichern zu lassen. Das Gesetz habe dieser den internen Gerichtsstand vorzuschreiben, — einzelne Gesetze über Versicherung statuieren dies jetzt schon.[15]) Das Mittel dürfte probat sein, aber es geht doch wohl zu weit.

Dasselbe muß gesagt werden von dem früher schon erwähnten Gedanken der Zwangsgenossenschaft; ich halte ihn nicht für realisierbar.[16])

---

[13]) Vgl. mein Buch: Das internationale Zivilprozeßrecht, S. 553, 557. Wie ich in Wien hörte, haben aber in neuester Zeit die Unterhandlungen Aussicht, zum Ziele zu gelangen.

[14]) Ich habe sie in meinem soeben erwähnten Buche zum Abdruck gebracht. S. 569 ff.

[15]) Guyer, Ein schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, S. 95 f., und Schweizer Juristenzeitung, II., S. 306, vertritt diese Idee.

[16]) Für diese ablehnende Haltung berufe ich mich auf die Ausführungen von Guyer, S. 98, und Schweizer Juristenzeitung, S. 306; in diesem Punkte stimme ich mit ihm überein. Benno Vorwerk (S. 112 ff.) ist hier anderer Ansicht. Der Gedanke der Zwangsgenossen-

III.

Auch das internationale Strafrecht ist am Automobilrecht beteiligt.

Man stellt seit längerer Zeit allgemein den Satz auf, daß die Fremden den internen Strafgesetzen[17]) unterworfen seien. Dieses Prinzip wird auch auf Polizeiverordnungen ausgedehnt.[18]) Ist dies hier in Ordnung?

Die Automobilverordnungen, welche die Prätention erheben, schlankweg von jedermann, der in das von ihnen beherrschte Gebiet eintritt, respektiert zu werden, zeigen zur Evidenz, daß damit doch von den Automobilisten etwas viel verlangt wird. Und das neueste Vehikel bringt uns eine alte Frage zum vollen Verständnisse, ob man wirklich verlangen könne, daß die Fremden den internen Polizeiverordnungen und den von ihnen statuierten Polizeistrafen ohneweiters unterworfen seien. Im mittelalterlichen Italien fand man, es gehe dies zu weit. Und man hat deswegen die Fremden wegen der Unkenntnis der Polizeiverordnungen entschuldigt und gesagt, es müsse unter allen Umständen untersucht werden, ob der Fremde das betreffende Strafstatut kannte oder ohne eine grobe Fahrlässigkeit zu

---

schaft wurde im deutschen Reichstage anläßlich der ersten Beratung des Gesetzesentwurfes (28. April 1906) wieder diskutiert.

[17]) Man stützte sich früher auf eine subjektive Unterwerfung der Fremden. Dies geschah von Pierre Ayrault, L'ordre, formalité et instruction judiciaire dont les Grecs et Romains ont usé és accusations publiques conféré au stil et usage de nostre France, Lyon 1642, S. 44, Bouhier, Les coutumes du duché de Bourgogne, I. chap., XXXIV., S. 589, Phillimore, Commentaries upon international law, 3. ed., I., S. 454 (§ 334), IV., S. 3. — Das preußische Landrecht gründete den Satz auf die Verpflichtung der Fremden. sich über die Gesetze zu erkundigen (Teil II, Titel 20, § 12).

[18]) Vgl. Art. 3, Code civil, Art. 11 der italienischen Disposizioni sulla pubblicazione, interpretazione ed applicazione delle leggi in generale, und dazu Rocco, Dell' uso e autorità delle leggi del Regno delle due Sicilie, I., S. 220/221.

Digitized by Google

begehen, hätte kennen müssen.[19]) Eine weiter entwickelte Meinung ging dahin, man müsse dem Ausländer einen Zeitraum von 6 Wochen gewähren „pour apprendre les règlements de police“.[20]) Für die Automobile paßt diese Lösung freilich nicht! Bedenkt man aber, daß die Detailnormen der Automobilordnungen jedenfalls nicht etwa als Kulturnormen der modernen Welt, die schon deswegen allgemein zu gelten hätten, bezeichnet werden können, so wird man speziell hier der Ansicht folgen müssen, daß ein Irrtum über das Polizeistrafrecht oder die Unkenntnis desselben zu beachten sei. Man muß hier an Gebiete mit vielen heterogenen und z. T. voneinander abweichenden Automobilverordnungen denken. Es sollte dafür gesorgt werden, daß gewisse Polizeivorschriften — man denke an das Schnelligkeitsmaximum des Fahrens — wenigstens in einer Art von verständlichem Stenogramm den Automobilisten lokal vor Augen geführt werde, bevor sie ahnungslos der Polizeinorm in den Arm fliegen! In England werden denn auch gemäß dem Motor Car Act (sectio 10) Warnungstafeln für gefährliche Wegstellen, Ecken, Kreuzwege, Abhänge vorgesehen. Die offizielle Einführung solcher Wegetafeln ist sehr verdienstlich und würdig, nachgeahmt zu werden.[21])

IV.

Was die steuer- und zollamtlichen Bestimmungen angeht, so ist zu sagen, daß sie unter allen Um-

[19]) Diese Konzession machte schon Gandinus (gest. zirka 1300). Auch Bartolus (1314—1355 oder 1357) und Baldus (gest. 1400) wollten eine Restriktion dann anbringen, wenn der Fremde sich noch nicht lange an dem betreffenden Orte aufgehalten hat.

[20]) Vgl. Boullenois (1680—1762), Traité de la personnalité et de la réalité des loix, I., S. 160. Dieser Jurist zitiert dabei noch Mascardus (gest. zirka 1630). Jason (1435—1507) sprach die Ansicht aus, der Zeitraum eines Jahres sei nötig, um die Strafstatuta kennen zu lernen.

[21]) Vgl. auch Isaac in der Automobil-Welt, 1905, S. 430, der dazu bemerkt, England sei der einzige Staat, dessen Verordnungen den Automobilverkehr nicht nur beschränken, sondern auch fördern wollen.

ständen der Eigentümlichkeit des Automobilverkehrs speziell angepaßt werden müssen.

1.

1. Was die Automobilsteuer anbetrifft, so ist sie im Grunde für das bloße temporäre Eintreten in ein Staatsgebiet ungerechtfertigt. Ein Fremder, der nur für ganz kurze Zeit sich in einem anderen Staate aufhält, unterliegt ja der Besteuerung auch nicht.

Will man aber wirklich die Automobilsteuer im Sinne des deutschen Gesetzes unterstützen, so kommt ihr der Charakter eines Wege- oder Brückenzolles zu. Und eine solche Steuer paßt gar nicht mehr zu den heutigen Anschauungen, und am allerwenigsten für ein Institut, das eine Art Symbol der Schnelligkeit ist.

2. Eventuell muß dafür gesorgt werden, daß eine internationale Stempelmarke (Automobilmarke) geschaffen wird.

Ich meine damit, es sollte ein Mittel geschaffen werden, daß ohne jede Belästigung der Automobilisten eine ausländische Steuer durch den Ankauf einer Marke entrichtet werden kann, und zwar auch im internen Staate.

3. Weiter müssen freie Grenzzonen anerkannt werden. Für die an der Grenze wohnenden Personen, die bei jeder Gelegenheit ihr Staatsterritorium zu überschreiten in die Lage kommen, wirken die Automobilsteuern natürlich sehr erschwerend. Und in dieser Beziehung ist die Lage der schweizerischen Automobilisten deswegen besonders bedenklich, weil die Grenzen der Schweiz sehr wenig befriedigend sind. Dies trifft z. B. zu für das Gebiet des Großherzogtums Baden und das der Kantone Schaffhausen und Zürich.[21a]) Deswegen wurde

[21a]) Vgl. die in dieser Beziehung wegen des Automobilverkehrs erhobenen Klagen die Automobil-Revue, 1906, S. 319 und 320.

an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen 1906 folgendes Gesuch gestellt[22]):

> Es wolle beim Bundesrate die Wünschbarkeit einer vertraglichen Regelung des deutsch-schweizerischen Grenzverkehrs in Bezug auf Kraftfahrzeuge in Anregung gebracht werden in dem Sinne, daß für einen gewissen Grenzbezirk, soweit es den Kanton Schaffhausen betrifft, jedenfalls für die badischen Enklaven Büsingen, Gailingen, Jestetten, Altenburg und Lttstetten, sowie für den Schlauch, die Anwendbarkeit des deutschen Automobilsteuergesetzes aufgehoben werde.[23])

Der schweizerische Automobilist, der die deutsche Grenze passieren will, hat eine Gebühr von 6 Mark zu bezahlen (sofern er nicht eine Automobilsteuerkarte besitzt) und dafür erhält er eine Blechtafel, die neben der kantonalen angebracht werden muß.[24])

2.

Was die Zollverhältnisse anbetrifft[25]), so hat die Tätigkeit der Privatvereine schon vielfach das erwünschte Resultat herbeigeführt.

Infolge des Eingreifens des italienischen Touring Club wurde laut einer Zirkularnote des italienischen Finanzministeriums vom 20. Mai 1903 angeordnet: die auswärtigen Automobilisten, die nur vorübergehend das italienische Territorium betreten, haben keine pekuniäre Garantie dafür zu leisten, daß sie keine Konterbande betreiben. Der

---

[22]) Daselbst S. 306.

[23]) Die Automobil-Revue, I., S. 432, spricht von Schikanen an der deutschen Grenze.

[24]) Daselbst.

[25]) Die Zollfragen sind unter Berücksichtigung der Gesetze der verschiedenen Staaten behandelt in dem Buche von Rixens und Lafont, S. 316—339. Bezüglich der Automobilisten, welche die Grenze Frankreichs überschreiten, um wieder zurückzukehren, daselbst S. 320.

Touring Club hat der Zollverwaltung gegenüber die direkte Haftpflicht übernommen.

Der Touring Club der Schweiz (Genf) ist in der Lage, den Mitgliedern unter anderm die Berechtigung zu gewähren, daß sie gegen Vorweisung der Mitgliederkarte die Grenzen der Nachbarstaaten (Frankreich, Italien, Österreich) überschreiten können, ohne Zoll zu bezahlen oder eine Kautionssumme zu deponieren. Für Österreich erhalten die Mitglieder des Touring Club eine besondere Zollkarte im Austausch mit dem österreichischen Touring Club.

Die erwähnten Verständigungen sind zu generalisieren, damit jede Belästigung des Automobilverkehrs dahinfällt.

V.

Sollte eine Automobilzwangsgenossenschaft geschaffen oder die im belgischen Gesetzesentwurfe vorgesehene Versicherungskasse realisiert werden, so entsteht die Frage, wie diejenigen Fremden zu behandeln sind, die in den internen Staat nur temporär eintreten. Bezüglich der ersterwähnten Genossenschaft ist ausgeführt worden, daß auch solche ausländische Automobilisten einen einmaligen Jahresbeitrag zu erlegen haben, womit sie dann mindestens für ein Jahr Mitglied werden. Dies würde am einfachsten dadurch geschehen, daß das ausländische Automobil an der Grenz- oder Zollstation ein Kennzeichen erhalte und dort gleichzeitig den Jahresbeitrag einzahle.[26]) In den Motiven zu dem belgischen Gesetzesentwurfe ist die Stellung der Ausländer zu der Versicherungskasse nicht berührt.

---

[26]) Ich verweise hier auf Benno Vorwerk, S. 116. Vgl. dazu Guyer, Ein schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, S. 99.

Schlußbemerkungen.

Das neueste Verkehrsmittel der Automobile weist von Hause aus darauf hin, daß es international gleich behandelt werden sollte.

Die erste und dringlichste Aufgabe wird die sein, eine uniforme administrative und polizeiliche Automobilverordnung[1]) zu schaffen, die für den europäischen Kontinent eventuell für Mitteleuropa gelten würde. Da überall, bei dem Publikum sowohl als bei den Automobilisten, die gleichen Interessen für die Sicherheit der Personen und der Sachen bestehen, sollte es möglich sein, jenes Ziel zu erreichen, namentlich hinsichtlich der Beschaffenheit und Ausrüstung der Automobile, bevor ihr Betrieb gestattet wird, bezüglich der polizeilichen Vorschriften über das Ausweichen, die polizeilichen Kennzeichen, Signale usw. und bezüglich des Fähigkeitsnachweises. Wir stehen hier vor Dingen, in denen die Verschiedenheiten der Satzungen bei den Automobilen zur Unerträglichkeit werden. Auf Grund der gesammelten Erfahrungen[2]) kann sicherlich eine groß-

[1]) Der gleiche Gedanke ist schon anderweitig geäußert worden. Vgl. Isaac, Das Recht des Automobils, S. 5 und 46. Auch hatte v. Bredow in seiner Abhandlung Die polizeiliche Regelung des Automobilverkehrs in Preußen im Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie, im Auftrage des Deutschen Automobilverbandes herausgegeben von E. Neuberg, 1904, I., S. 452, ausgeführt, es sollten gewisse Betriebsbedingungen für die Automobile durch internationale Vereinbarungen festgestellt werden.

[2]) Isaac, Das Recht des Automobils, S. 5, erzählt, daß der französische Automobilklub Material zu sammeln angefangen habe, um

zügige einheitliche Ausgestaltung des Materials erreicht werden[3]), und zwar eine solche, welche allen beteiligten Interessen entspricht, und welche speziell auch der hohen Bedeutung der Automobile als modernen Verkehrsmittels gerecht wird. Besonders günstig ist dabei die Tatsache, daß die Automobilisten sich in jedem Staate einheitlich gruppiert haben.

An die erwähnte Aufgabe tritt in zweiter Linie die heran, die internationale Stellung der Automobile zu ordnen, soweit eine direkt gleiche Regulierung in der Automobilverordnung zur Zeit noch nicht möglich sein sollte.[4])

In dritter Linie sollte auch die Frage der juristischen Stellung der Automobile und ihrer privat-

daraus eine gleichmäßige Verordnung herzustellen, die durch Vermittlung des französischen auswärtigen Amtes an alle Regierungen übersandt werden sollte (1902). Ich sehe nicht, daß dieser Plan weiter verfolgt worden wäre, dagegen könnte er leicht wieder aufgenommen werden.

[3]) Auch Bundespräsident Forrer führte an der zweiten schweizerischen Automobilausstellung in Genf (1906) aus, eine baldige internationale Regelung des Automobilwesens sei wenigstens in gewissen Beziehungen geboten (Automobil-Revue, 1906, I., S. 193). Huddy bemerkt S. 112 sehr richtig: Uniformity of state legislation is always desirable in all branches of the law where the conditions are the same. It is especially necessary where the subject of legislation extends beyond the states juridiction and into and through other states. Motoring is decidedly a subject of this charakter. Was Huddy hier über „uniformity of automobil legislation" von Nordamerika sagt, gilt vom ganzen kontinentalen Europa.

[4]) Eine Anlehnung an die Eisenbahnrechtskonvention ist hier vielleicht möglich. Vgl. dazu meine Schrift: Internationale Eisenbahnverträge, und speziell die Berner Konvention über das internationale Eisenbahnfrachtrecht (Hamburg 1887), und namentlich die Arbeiten von Gerstner, Schwab, Rosenthal und Eger. Gerstner publizierte eine weitere Schrift: Der neueste Stand des Berner internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Berlin 1900). Das erste Zusatzübereinkommen trat am 10. Oktober 1901 in Kraft und jetzt steht ein zweites in Sicht auf Grund der Konferenz vom 4. bis 18. Juli 1905.

rechtlichen Haftpflicht im speziellen auf internationalem Boden zur Diskussion gestellt werden. Ich möchte freilich nicht etwa sagen, daß die interne Gesetzgebung in dieser Materie lahmgelegt werde, bis man sich allseitig über eine Lösung geeinigt hat. Dagegen meine ich, es wäre durchaus geboten, daß die Staaten sich über die maßgebenden Rechtsgrundsätze, welche im Automobilrechte gelten sollen, einigen, um nicht zunächst ganz verschiedenartige Gesetze zu schaffen. Es fehlt ja in der Tat jeder Grund, ein Automobilrecht auf nationaler Basis aufzubauen. Auch spielen zum Glücke hier gar keine Gesichtspunkte anderer Rangordnung hinein, welche sich so häufig bei den internationalen Rechtsausgleichungen in den Vordergrund drängen; die Religion tritt bei den Verkehrsmitteln ganz außer Diskussion und wenn es auch früher einmal in einem schweizerischen Kantone (Glarus) eine katholische und eine reformierte Post gab[5]), so ist nicht zu fürchten, daß ein solcher Gedanke bei den Automobilen je aufgenommen werde.

Um die skizzierten Ziele zu erreichen, ist es nötig, daß die beteiligten Kreise (Techniker, Kaufleute, Automobilisten, Juristen) gemeinsam zusammengehen und gemeinsam arbeiten[6]); auf Grundlage sorgfältiger Vorarbeiten wäre dann auf dem Wege der Konferenz ein Staatsvertrag unter den europäischen Staaten zu vereinbaren, der sich an die vielen Verkehrsverträge des modernen Völkerrechts[7]) passend anreihen würde.

[5]) Vgl. meine Monographie: Die Haftpflicht der Postanstalten. Vergleichende Studien über die Gesetzgebung der Schweiz und der Nachbarstaaten. Leipzig 1879, S. 7, Anm. 2.

[6]) Dies scheint auch die Meinung von Huddy zu sein, der in seinen etwas allgemein gefaßten Bemerkungen über die Frage „What may be expected of future laws" S. 113 ausführt: Questions will have to be solved as they arise, and in order to obtain the most beneficial results for all parties causes and effects should be carefully studied and both the state and the motorist should co-operate.

[7]) Vgl. dazu Nippold, Die Fortbildung des Verfahrens in völkerrechtlichen Streitigkeiten. Ein völkerrechtliches Problem der Gegen-

Die Automobile sind es endlich, die neuerdings an die Lösung einer für den internationalen Verkehr so wichtigen Frage mahnen, nämlich derjenigen über die Anerkennung der auswärtigen Zivilurteile; ich habe darauf schon wiederholt hingewiesen.[8])

Will man meinen Anregungen Folge leisten, so möchte ich nur noch sagen, daß die Sache meiner Ansicht nach ernsthaft und amtlich angefaßt werden muß. Dies schließt nicht aus, daß die Privatvereine und speziell auch die Automobilklubs ihre Vorschläge entwickeln können; im Gegenteil, dies ist dringend zu wünschen.

Und hier zeigt sich wieder einmal so recht deutlich, wie beklagenswert es ist, daß für die Durchführung von Reformen im Gebiete des internationalen und vergleichenden Rechts keine reguläre Instanz, keine Zentralstelle, kein offizielles Bureau in den Einzelstaaten oder in einem dazu designierten Staate besteht. Die Initiative der Privaten allein genügt nicht; sie ist unvollkommen, sie geht nur stoßweise vor sich und sie bietet keine Garantie für die Kontinuität. Die Automobile geben mir denn auch den erneuten Anlaß zu betonen, daß in jedem Staate ein besonderes amtliches Bureau geschaffen werden sollte, das dazu berufen wäre, die Interessen der internationalen Rechtsausgleichung zu konzentrieren und methodisch zu pflegen und Staatsverträge zu präparieren. Ohne eine solche Zentralstelle[9]), die sich ausschließlich mit den erwähnten

wart, speziell im Hinblicke auf die Haager Friedenskonferenz, Leipzig 1907, S. 23.

[8]) Vgl. meine Broschüre: Reflexionen über die Exekution auswärtiger Zivilurteile, Zürich 1902. Ich mache hier auch aufmerksam auf R. Gruebler, Die Vollstreckung ausländischer Zivilurteile in der Schweiz, 1905.

[9]) Anfangs Jänner 1907 ging die Notiz durch die Zeitungen, daß Carnegie eine bedeutende Summe für die Errichtung eines Gebäudes gestiftet habe, das als Zentralbureau für die amerikanischen Republiken dienen soll. Vielleicht schwebte dem großen Donator eine ähnliche Idee vor, wie diejenige ist, die ich hier entwickelt habe.

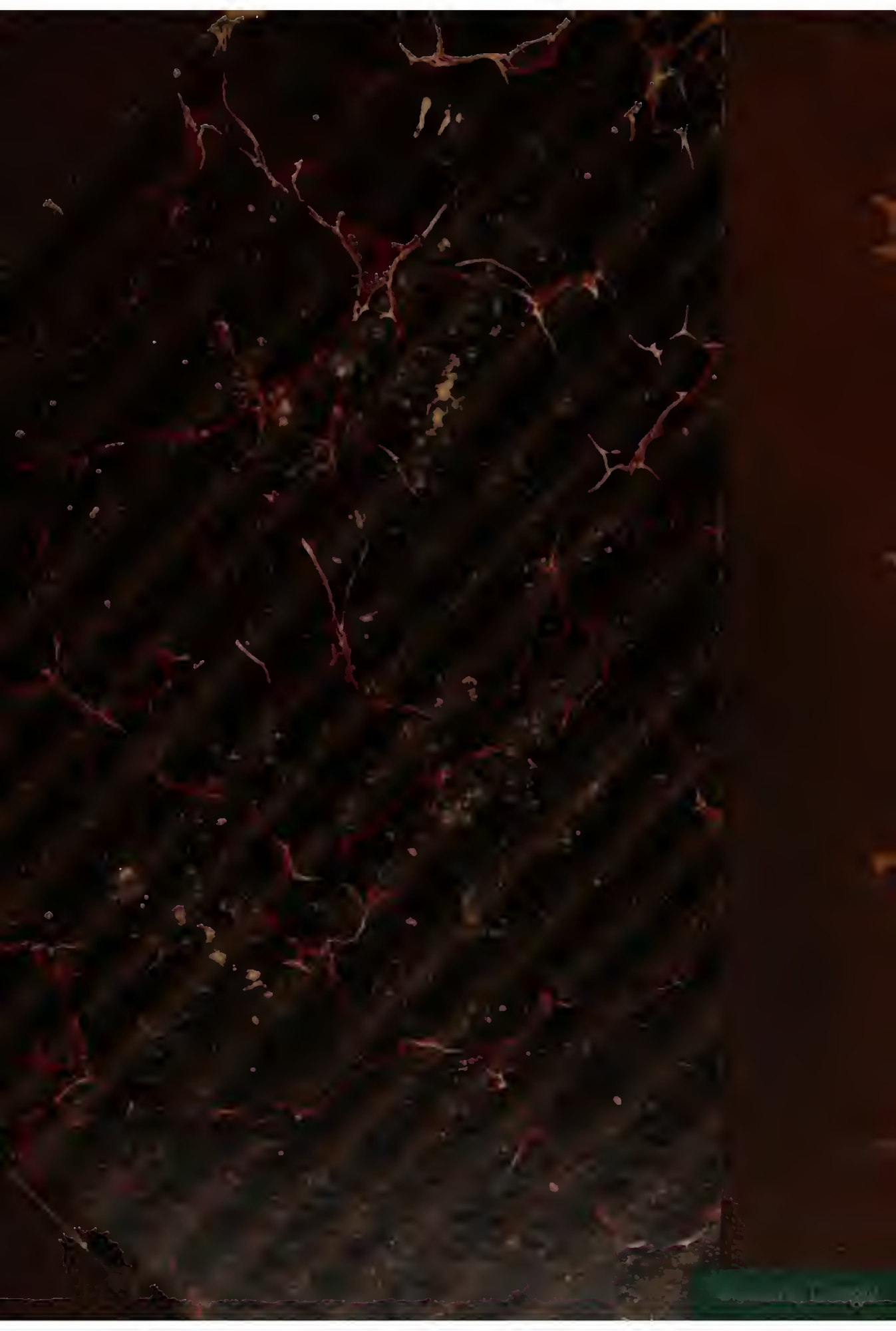
Aufgaben zu beschäftigen hätte, kommen wir im internationalen Rechte überhaupt nicht vorwärts; denn die gewohnten Organe der Staatsmaschine werden von den laufenden Geschäften so sehr in Anspruch genommen, daß sie für ausgreifende Zukunftspläne mit dem besten Willen fast keine Zeit erübrigen können. Dies ist auch der Grund, weshalb z. B. die Bestrebungen für ein einheitliches Wechselrecht nicht vorwärts gehen; es ist darin geradezu ein Stillstand eingetreten! Und doch liegt die Sache hier so, daß man mit der vom hervorragenden österreichischen Juristen Grünhut entwickelten Eleganz sagen kann: die Frucht ist reif, man braucht nur die Hand danach auszustrecken, um sie zu pflücken.[10]) Aber diese Hand streckt niemand aus!

Wenn aber der für das Automobilrecht entwickelte Plan nicht realisiert werden kann, so sollte eine private Gesellschaft (ich denke z. B. an den mitteleuropäischen Wirtschaftsverein) die erwähnten Materien in die Finger nehmen, sie behandeln und diskutieren, beziehungsweise einen neuen Anstoß zur Erledigung geben; im Grunde handelt es sich, wenigstens hinsichtlich einzelner Fragen,

---

[10]) Grünhut, Wechselrecht, 1897, Vorwort VIII. Vgl. über die Frage auch G. Cohn, Beiträge zur Lehre vom einheitlichen Wechselrecht, 1880. Weitere Literatur findet sich in meinem Buche: Das internationale Zivil- und Handelsrecht auf Grund der Theorie, Gesetzgebung und Praxis, II., S. 313 und 314. Neuestens erschien F. Meyer, Weltwechselrecht. Die Verschiedenheiten der geltenden Wechselrechte und deren Vereinheitlichung. Denkschrift im Auftrage der Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin, 1906. Dieser Schriftsteller empfiehlt die Einberufung einer neuen internationalen Konferenz (S. 137). Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben, auf diese Publikation gestützt, an den deutschen Reichskanzler eine Eingabe, betreffend Vereinheitlichung der Wechselrechte, gerichtet (Dezember 1906). In dieser Eingabe wird die Bitte ausgesprochen: „Die deutsche Reichsregierung möge die Regierungen des Auslandes zu einer internationalen Konferenz von Kaufleuten und Juristen einladen, in welcher die Grundlagen für die Schaffung eines übereinstimmenden Weltwechselrechtes festgestellt werden."

bloß darum, einen schon von anderen Gesellschaften gesponnenen Faden weiter zu spinnen, um den Regierungen die Notwendigkeit des Handelns vor Augen zu führen.

Eines ist sicher: es muß speziell in dem Gebiete des Automobilrechts etwas geschehen. Die Welt ist eben seit ein paar Dezennien — und das Automobil zeigt es uns symbolisch — anders geworden. Deswegen erscheint es als dringend geboten, daß auch die staatlichen Einrichtungen und Privatvereinigungen sich von der Tatsache inspirieren lassen, daß ein neuer Geist machtvoll durch die Lande schreitet: es ist der Geist der Internationalität![11])

[11]) Dank der Initiative der k. niederländischen Regierung und der Energie des Staatsrates Asser ist auch der große Prozeß der Vereinheitlichung der Kollisionsnormen in das richtige Fahrwasser geleitet worden. Die Durchführung der abgeschlossenen Konventionen, denen Österreich-Ungarn leider noch nicht beigetreten ist, begegnet in der Schweiz einer gewissen Opposition, was begreiflich ist, weil damit stark in den bestehenden Rechtszustand eingegriffen wird. Ubrigens ist alles Neue speziell bei den Beamten zunächst unwillkommen, weil es sie zwingt, ihre bisherige Gangart zu ändern. Das internationale Privatrecht freilich ist seiner Natur nach überaus schwierig und es mag zutreffen, daß jemand, der es nicht oder nicht genau studiert, davon das Bild eines „Irrgartens" bekommt und verdorrte Blumen daraus pflückt. Aber hier gibt es nur den einen zutreffenden Rat, die Materie sorgfältig zu studieren, bevor man darüber redet. Leider erzeugt die reine Demokratie gar leicht den Gedanken, daß jeder alles am besten versteht, weil er in die Lage versetzt wird, über alles seine Meinung durch Abstimmung abzugeben! — Unter den Auspizien der niederländischen Regierung wird nächstens ein Bulletin des conférences de la Haye herausgegeben werden (Asser in Revue de droit internat., Deuxième Série VIII, S. 593 und 594).